

Toelichting

HOOFDSTUK 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Op 10 mei 2007 heeft de gemeenteraad van Breda het bestemmingsplan Stationskwartier vastgesteld. Vervolgens hebben Gedeputeerde staten (GS) van Noord-Brabant dit bestemmingsplan – op enkele onderdelen na - goedgekeurd bij besluit van 18 december 2007. Op 20 mei 2009 heeft de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State (ABRvS) het goedkeuringsbesluit op verschillende onderdelen vernietigd en heeft vervolgens aan enkele van deze onderdelen alsnog goedkeuring onthouden. Het goedkeuringsbesluit van GS en de uitspraak van de ABRvS zijn opgenomen in bijlage 1. Op de uitspraak van de ABRvS wordt in paragraaf 1.2 nader ingegaan.

Het bestemmingsplan Stationskwartier heeft als doel om een juridische-planologische basis te bieden voor de ontwikkeling van het stationsgebied van Breda. Door de aansluiting van Breda op het internationale netwerk van de hogesnelheidslijn heeft Breda de kans zich te ontwikkelen tot een Europese stad. Het Stationskwartier vormt een onderdeel van de herontwikkeling van de gehele Spoorzone. De transformatie van de Spoorzone tot een hoogwaardige omgeving voor werken, wonen en voorzieningen verbetert de economische sociale, culturele en fysieke structuur van Breda en omliggende regio. Ten behoeve van de ontwikkeling van de spoorzone is in 2005 tevens een Milieueffectenrapportage (MER) opgesteld.

Gelet op het belang van de ontwikkeling van het Stationskwartier is er alle aanleiding om de onderdelen van het bestemmingsplan Stationskwartier die niet van kracht zijn geworden, te repareren zodat spoedig tot ontwikkeling van het Stationskwartier over kan worden gegaan. De reparatie vindt plaats door middel van twee bestemmingsplannen, waaronder het onderhavige bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex.

1.2 Uitspraak Raad van State

De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft op 20 mei 2009 enkele onderdelen van het goedkeuringsbesluit vernietigd en ten aanzien van enkele van die onderdelen alsnog goedkeuring onthouden. De uitspraak heeft betrekking op de volgende onderdelen:

1. *De plandelen met de bestemming Verkeersdoeleinden die betrekking hebben op de Stationslaan en de Belcrumweg en het plandeel met de bestemming Verkeers- en Verblijfsdoeleinden dat betrekking heeft op het Speelhuisplein.*

Samenvattend is hierbij overwogen dat het MER en de in het kader van het bestemmingsplan uitgevoerde akoestische onderzoeken uitgaan van een verlengde Stationslaan (tot aan de Doornboslaan) terwijl het bestemmingsplan slechts voorziet in een Stationslaan tot aan de Terheijdenseweg. De akoestische gevolgen vanwege de Stationslaan zoals voorzien in het bestemmingsplan (het gedeelte tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg) zijn niet onderzocht. Daarnaast is overwogen dat de aanleg van de Stationslaan met zich mee brengt dat de kruispunten met de Belcrumweg, het Speelhuisplein en de Terheijdenseweg, opnieuw ingericht gaan worden. In het kader van het bestemmingsplan is niet onderzocht of hierbij sprake is van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder. Aan de genoemde plandelen alsnog goedkeuring onthouden.

In het kader van de reparatie wordt de volledige (verlengde) Stationslaan in een bestemmingsplan opgenomen en is nieuw akoestisch onderzoek (inclusief onderzoek naar al dan niet sprake zijn van reconstructie zoals bedoeld in de Wet geluidhinder) uitgevoerd.

2. *Het zuidelijk deel van de bestemming Gemengde Doeleinden 1. Het betreft het meest zuidelijke deel van het gebied waar het OV-Terminalcomplex gepland is.*

Hierbij is overwogen dat het verrichte onderzoek naar daglichttoetreding ter plaatse van het appartementencomplex tegenover de geplande terminal uitgaat van een hoogte van 21 meter van de terminal, terwijl het bestemmingsplan uitgaat van 22 meter en na vrijstelling van ruim 24 meter. Bovendien blijkt uit het verrichte onderzoek dat voor de onderste drie bouwlagen niet voldaan wordt aan de door de raad gehanteerde norm. In het goedkeuringsbesluit van GS wordt er echter van uitgegaan dat alleen de onderste laag niet kan voldoen aan de gehanteerde norm. Geoordeeld is derhalve dat het besluit van GS om het bestemmingsplan

goed te keuren niet steunt op een motivering die gedragen kan worden door de verrichte belangenafweging. Het goedkeuringsbesluit is op dit punt dan ook vernietigd.

In het kader van de reparatie wordt het zuidelijk deel van de geplande OV-Terminalcomplex bestemd en is nieuw onderzoek naar daglichttoetreding uitgevoerd, waarbij het onderzoek is afgestemd op de (bouw)mogelijkheden van het bestemmingsplan.

3. *Het gedeelte van het bestemmingvlak Gemengde Doeleinden 2 dat ligt ten noorden van de Stationslaan. Het betreft het westelijke gedeelte van het bestemmingsvlak.*

Opgemerkt wordt dat GS in haar goedkeuringsbesluit van het bestemmingsplan reeds goedkeuring had onthouden aan enkele delen van het bestemmingsvlak Gemengde Doeleinden 2 ten noorden van de Stationslaan (grenzend aan de Kievitstraat), dit uit het oogpunt van transparantie, vrees voor massaliteit en mogelijke schaduwwerking. Het uitgevoerde bezonningsonderzoek ging voorts uit van de beoogde blokken en niet van de maximale mogelijkheden van het bestemmingsplan. In de uitspraak wordt overwogen dat GS in haar beoordeling van het plan niet is ingegaan op het westelijke gedeelte van het bestemmingsplan, terwijl hier nog een grotere hoogte wordt toegestaan inclusief 10% vrijstelling. Derhalve is het goedkeuringsbesluit op dit punt vernietigd.

In het kader van de reparatie worden de betreffende delen van het ten noorden van de Stationslaan gelegen bestemmingsvlak met de bestemming Gemengde Doeleinden bestemd. Ten behoeve hiervan zijn de aspecten transparantie, massaliteit en schaduwwerking (opnieuw) onderzocht, waarbij het onderzoek is afgestemd op de (bouw)mogelijkheden van het bestemmingsplan.

4. *Artikel 5.2.1. aanhef en onder b van de planvoorschriften. Het betreft de bestemming Gemengde Doeleinden 3 Uit te Werken en de bepaling dat er een verbinding voor openbaar vervoer met een breedte van 25m tussen de Terheijdensweg en het bestemmingsvlak GD1 dient te worden gerealiseerd tenzij ten tijde van het vaststellen van het uitwerkingsplan is aangetoond dat het op de plankaart aangegeven (Hoogwaardig) Openbaar Vervoerstracé ((H)OV-tracé) kan worden gerealiseerd.*

Hierbij is overwogen dat de plicht tot uitwerking onvoorwaardelijk dient te zijn en niet afhankelijk mag zijn gesteld van onzekere gebeurtenissen. De uitwerkingsregeling in artikel 5.2.1. aanhef en onder b voldoet hier niet aan. Aan de uitwerkingsregel is alsnog goedkeuring onthouden.

De uitwerkingsregels worden niet gerepareerd. Gebleken is dat op grond van de uitwerkingsregels het gewenste programma en het geplande gedeelte van het (H)OV-tracé gerealiseerd kunnen worden.

1.3 Overige aanpassingen

De planvorming voor verschillende deelgebieden binnen het oorspronkelijke bestemmingsplangebied Stationskwartier heeft niet stil gestaan. Naar aanleiding van deze nadere planvorming is gebleken dat het bestemmingsplan Stationskwartier ook op andere onderdelen (dan beschreven in paragraaf 1.2.) aanpassing behoeft. Hieronder zijn de belangrijkste aanpassingen beschreven:

OV-Terminalcomplex (OVTC)

Het overgrote deel van de bestemming voor de geplande OVTC is van kracht geworden door middel van het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. Dit geldt niet voor een deel van het bestemmingsvlak aan de zuidzijde. Omdat het maximale programma van onder andere kantoren, woningen en detailhandel, geldt voor het gehele bestemmingsvlak, is het wenselijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor de gehele terminal zodat het maximale programma blijft gelden voor de gehele terminal.

In het ontwerp voor het OVTC is aan de noordzijde rekening gehouden met ondergrondse fietsenstallingen en een bovengrondse overdekte voetgangersbrug vanuit de fietsenstalling naar de perrons. Deze voorzieningen maken onderdeel uit van de geplande terminal, maar vallen in het bestemmingsplan Stationskwartier niet binnen de bestemming voor het OVTC. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit alsnog gedaan.

Aan de noordoostzijde van het OV-Terminalcomplex is in het ontwerp rekening gehouden met een in-/uitrit van de terminal (o.a. laden en lossen). In het bestemmingsplan Stationskwartier valt deze in-/uitrit niet binnen de bestemming voor het OVTC. In het nieuwe bestemmingsplan wordt dit alsnog gedaan.

(H)OV-tracé

Bij de uitwerking van de plannen is gebleken dat het wenselijk is om het geplande (H)OV- tracé dat ten noorden van het spoor van oost naar west via het OVTC door het plangebied naar de Stationslaan loopt, enigszins anders te situeren. In het nieuw op te stellen bestemmingsplan wordt hier rekening mee gehouden. Het voorgaande houdt in dat het tracé aan beide zijden van de terminal iets noordelijker ligt dan in het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 was voorzien. Voorts is de aansluiting op de Stationslaan (ten westen van de terminal)meer naar het westen gesitueerd en wordt deze meer vormgegeven als onderdeel van de geplande bebouwing in het westen.

Bebouwing ten noorden van de Stationslaan

Uit paragraaf 1.2. vloeit voort dat de bestemming van de gronden ten noorden van de Stationslaan voor een groot deel niet van kracht is geworden. Dit geldt niet voor het oostelijk deel van het bestemmingvlak. Omdat het maximale programma van onder andere woningen en detailhandel geldt voor het gehele bestemmingsvlak, is het wenselijk om een nieuw bestemmingsplan op te stellen voor het gehele vlak zodat het maximale programma blijft gelden voor het gehele bestemmingsvlak. Bovendien is in het betreffende oostelijk deel van het bestemmingsvlak in het bestemmingsplan Stationskwartier een verbinding voor langzaam verkeer aangegeven die bij de uitwerking van de plannen niet langer wenselijk is gebleken.

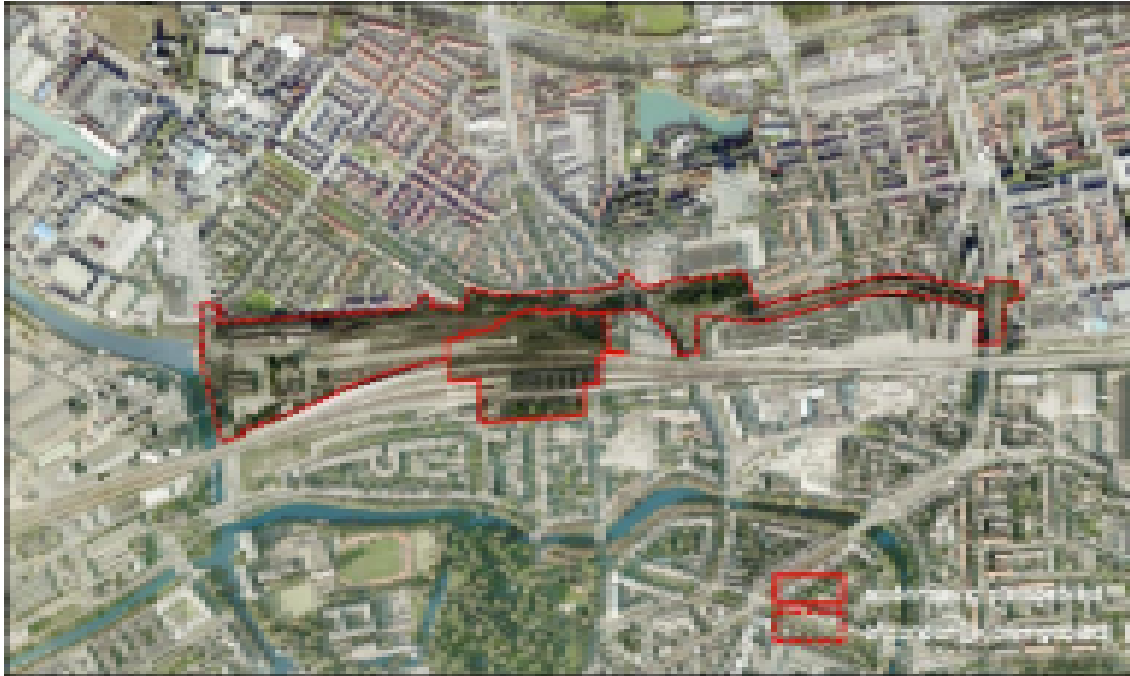
Bebouwing ten zuiden van de Stationslaan (ten noorden van het spoor)

Dit gedeelte van het bestemmingsplan Stationskwartier, waar in het westelijk deel het gerechtsgebouw gepland is, is geheel van kracht geworden. Desondanks wordt voor dit gedeelte een nieuw bestemmingsplan opgesteld. Uit het stedenbouwkundig plan is voor dit gebied onder andere gebleken dat het wenselijk is de ligging van het geplande hoogteaccent van 70 m anders te situeren. Tevens is gebleken dat het wenselijk is om ter plaatse van het hoogteaccent uit te gaan van 1500m² bvo kantoren in plaats van 1000m². Voorts is bij de uitwerking van het gerechtsgebouw gebleken dat er behoefte is aan aanpassing van de regels, onder andere ten aanzien van het bouwen in de bebouwinggrens en uitstekende onderdelen van gebouwen

Tot slot dient in dit gedeelte, de eerder genoemde gewijzigde ligging van het (H)OV-tracé verankerd te worden.

1.4 Plangebieden reparatie

De benodigde reparatie/aanpassingen zoals in paragraaf 1.2. en 1.3. beschreven hebben ertoe geleid dat er gekozen is voor twee nieuwe bestemmingsplannen om het bestemmingsplan Stationskwartier te repareren/aan te passen. Hoewel de bestemmingsplannen tegelijkertijd in procedure worden gebracht zijn de ruimtelijke consequenties gemoeid met het OVTC enerzijds en de Stationslaan en aangrenzende bebouwing anderzijds, verschillend van aard. Vanwege het vergevorderde stadium van de planvorming van het OVTC heeft de gemeentebestuur bij besluit van 15 juli 2010 de coördinatie-regeling uit de Wet ruimtelijke ordening (Wro) van toepassing verklaard. Dat betekent in dit geval dat de besluiten met betrekking tot het bestemmingsplan OVTC en de bouwaanvraag voor het OVTC gebundeld worden in één procedure. Ook dit heeft geleid tot de keuze voor het maken van twee bestemmingsplannen.



Ligging plangebieden

OV-Terminalcomplex

In dit bestemmingsplan (het onderhavige bestemmingsplan) is de geplande terminal geheel opgenomen, inclusief het aanvankelijk te repareren gedeelte aan de zuidzijde, de noodzakelijke uitbreiding aan de noordzijde en de uitbreiding aan de noordoostzijde van de terminal ten behoeve van de inrit en ten behoeve het (H)OV-tracé. Voor het overige zijn de bestemmingen en bepalingen uit het bestemmingsplan Stationskwartier zo veel mogelijk – in geactualiseerde vorm- overgenomen. In verband met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 en de invoering van de landelijke standaarden voor de presentatie en digitalisering van bestemmingsplannen, zijn aanpassingen doorgevoerd onder andere met betrekking tot de naamgeving van bestemmingen en aanduidingen, de opbouw van de bestemmingsregels en enkele standaardbepalingen. Als gevolg van voortschrijdend inzicht zijn bovendien eveneens enkele bepalingen aangepast.

Stationslaan

Het tweede plangebied –waarvoor een afzonderlijke bestemmingsplanprocedure wordt doorlopen- bestaat uit de (verlengde) Stationslaan en de plandelen aan de noordwestzijde van het Stationskwartier (ten noorden en ten zuiden van de Stationslaan, geheel gelegen ten noorden van het spoor). Het plangebied wordt, in hoofdzaak, begrensd door de Mark aan de westzijde, de woonbebouwing van de wijken Belcrum en Linie aan de noordzijde, de Doornboslaan aan de oostzijde en in het zuiden globaal gezien door het spoor, de zuidzijde van de Speelhuislaan en de Liniestraat. Naast de aanpassingen zoals hierboven in paragraaf 1.2. en 1.3. beschreven, zijn de bestemmingen en bepalingen uit het bestemmingsplan Stationskwartier zo veel mogelijk – in geactualiseerde vorm- overgenomen. In verband met de invoering van de Wet ruimtelijke ordening op 1 juli 2008 en de invoering van de landelijke standaarden voor de presentatie en digitalisering van bestemmingsplannen, zijn aanpassingen doorgevoerd onder andere met betrekking tot de naamgeving van bestemmingen en aanduidingen, de opbouw van de bestemmingsregels en enkele standaardbepalingen. Als gevolg van voortschrijdend inzicht zijn bovendien eveneens enkele bepalingen aangepast.

1.5 Vigerende bestemmingsplannen

Voor het plangebied Openbaar Vervoer Terminalcomplex (OVTC) gelden momenteel onderstaande bestemmingsplannen geheel of gedeeltelijk. Voor een aantal delen van het plangebied geldt geen bestemmingsplan. In onderstaande tabel is een overzicht opgenomen van de geldende bestemmingsplannen.

| Bestemmingsplan | nummer | vastgesteld | goedgekeurd | KB/ABRvS |
|--|--------|-------------|-------------|------------|
| Stationskwartier | B035 | 10-05-2007 | 18-12-2007 | 20-05-2009 |
| Paraplubestemmingsplan Smart-, Grow-, en Headshops en Belwinkels | B155 | 16-07-2009 | | |
| Parapluherziening geluidzone industrieterrein Breda Noord | B156 | 17-12-2009 | nvt | |

1.6 Planvorm

Het bestemmingsplan maakt het OV-terminalcomplex juridisch-planologisch mogelijk. De ruimtelijke en functionele kaders zijn voldoende duidelijk, waardoor gekozen is voor directe bouwtitels. Er is sprake van een globaal bouwvlak waarbij middels de planregels in combinatie met aanduidingen op de verbeelding, de ruimtelijke en functionele kaders zijn verankerd.

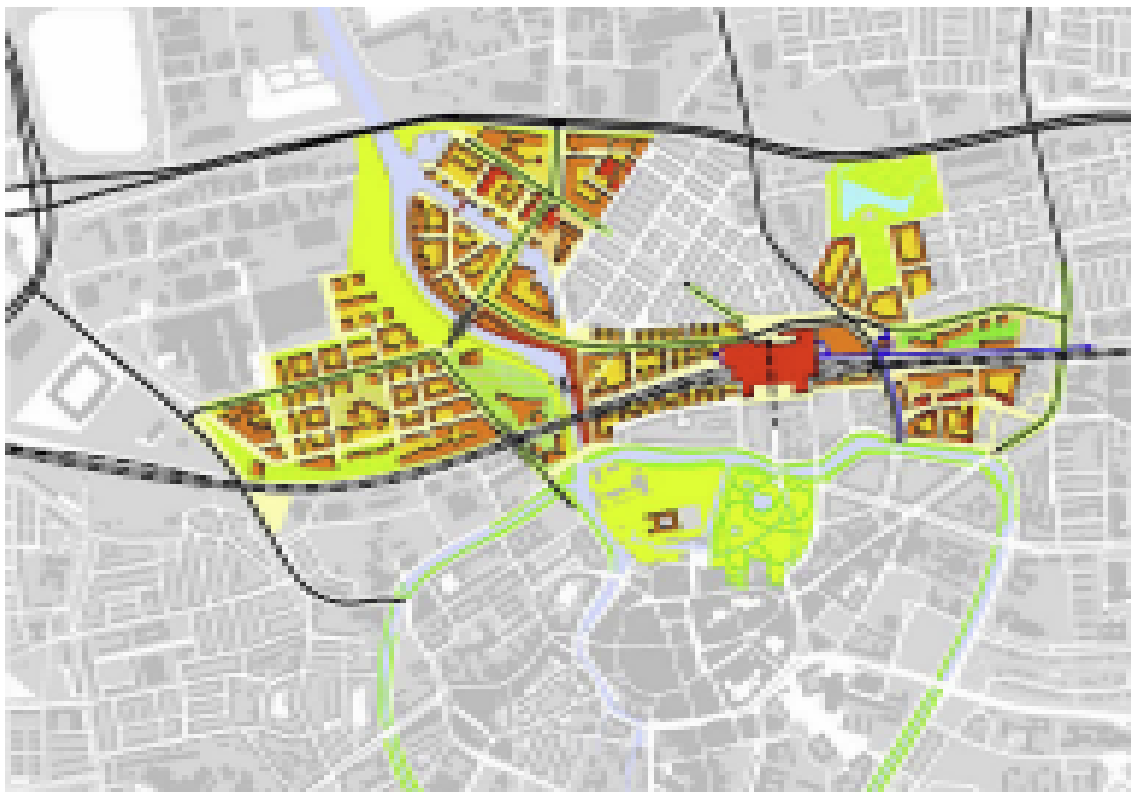
HOOFDSTUK 2 Planontwikkeling Stationskwartier

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk is een overzicht gegeven van de planvorming voor het Stationskwartier dat geleid heeft tot de vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier in 2007. Hoewel het onderhavige bestemmingsplan OVTC slechts betrekking heeft op een onderdeel van het Stationskwartier (het OV-terminalcomplex) is het voor een goede beeldvorming noodzakelijk om de planvorming van het Stationskwartier tot nu toe te schetsen.

2.2 Positionering plangebied

Het Stationskwartier maakt deel uit van het grotere ontwikkelingsgebied Spoorzone. Voor dit gebied is de "Structuurvisie Via Breda Spoorzone 2025" vastgesteld (Gemeente Breda, 2005). Met deze structuurvisie speelt de gemeente Breda in op de veranderingen die zich in het gebied voltrekken. De Spoorzone kenmerkt zich nu nog door de aanwezigheid van industrie en bedrijvigheid. Met het wegtrekken van de industrie uit binnenstedelijke locaties ontstaan nieuwe kansen. De ligging nabij het centrum, de goede bereikbaarheid, en de aanwezigheid van een internationaal vervoersknooppunt maken dat het gebied zich kan ontwikkelen tot een nieuw stedelijk milieu.



Via Breda

In Via Breda (de Spoorzone) bevinden zich zes ontwikkelingsgebieden: Stationskwartier, Havenkwartier, Zoete inval, Markoevers, Drie Hoefijzers en Liniepark. Binnen het plangebied van Via Breda zijn ook de bestaande woongebieden Belcrum en Spoorbuurt gelegen, de wijk de Linie grenst direct aan de Spoorzone. De integrale ontwikkeling van de Spoorzone vindt plaats binnen een duidelijk herkenbare hoofdopzet. De ruimtelijke structuur wordt gevormd door de duurzame dragers (water, lanen, parken en pleinen) binnen het gebied. Deze leggen de verbindingen en zorgen voor samenhang tussen de deelgebieden onderling en de stad als geheel. Levendigheid, dynamiek en creativiteit ontstaan in multifunctionele gebieden waar ontmoetingen plaatsvinden. Hiermee zal de ook de bestaande woonfunctie in Belcrum, Spoorbuurt en Linie een kwalitatieve impuls krijgen.

De te ontwikkelen gebieden worden, op een aantal strategische aangekochte grondstukken na, geheel door externe partijen ontwikkeld. De uitwerking van de openbare ruimte wordt voor een groot deel door de gemeente zelf gedaan. Samen vormen zij de basis waarop de lange termijn de ontwikkelingen gestuurd worden.

De hoofdopzet geeft de intentie op het schaalniveau van Via Breda weer maar heeft onvoldoende uitwerkingsniveau om kwalitatieve continuïteit te waarborgen. Volgend op de structuurvisie zijn diverse gebieden verder ontwikkeld, waaronder het Stationskwartier, of zijn nog in studie. Aan de openbare ruimte is inmiddels een nadere detaillering gegeven in de Buitenruimtevisie uit 2009.

Nieuw Sleutel project, ruimtelijke uitwerking

Eén van de gebieden waarvoor als eerste een ontwikkelkader is geschetst betreft het Stationskwartier als Nieuw Sleutel Project (6 projecten in Nederland rondom de stations van de Hogesnelheidslijn). Het OV-Terminalcomplex van Breda maakt deel uit van dit Nieuw Sleutel Project. In het Masterplan Centraal Breda 2003 zijn de eerste aanzetten gedaan voor de ontwikkeling van dit gebied. Door Atelier PRO is een voorlopig stedenbouwkundig ontwerp bedacht. Uit dit ontwerp is de positionering van de openbare ruimte duidelijk afleesbaar.



Masterplan Centraal Breda

De onderliggende waarden van dit plan hebben nooit ter discussie gestaan. Deze waarden bestaan onder andere uit de aanhaking en uitwerking van de Stationslaan in het totaal, de benadering van het OV-Terminalcomplex als knooppunt in het totaal en derhalve ook van een voorkant aan de noordzijde en het maken van een nieuw deel van de stad. Op uitwerkingsniveau zijn echter diverse bedenkingen geuit. Met name de economische uitvoerbaarheid van de horizontale functiescheiding, woonblokken op kantoren, stuitte op bezwaar. Eveneens de wijze waarop de tweede lijnsbebouwing (spoorzijde) zou gaan functioneren, qua oriëntatie, ontsluiting en de wijze waarop de bus een positie zou krijgen in dit gebied. Daarnaast waren er bedenkingen op de interactie tussen de gebouwen, het spoor en de wijze waarop het publieke groen in het gebied zou gaan functioneren.

Dit plan gold echter wel als de onderlegger voor de prijsvraag die is uitgeschreven voor het OV-Terminalcomplex, die door architectenbureau K van Velsen b.v. is gewonnen, met "een gebouw voor de stad". Dit ontwerp heeft geleid tot een verandering c.q. nadere invulling ten opzichte van de kaders van de Structuurvisie Spoorzone 2025. Deze veranderingen hebben met name te maken met de ligging van de Stationslaan en daarmee de wijze waarop het Stationskwartier voor een deel aanhaakt op de wijk Belcrum. Daarnaast is het nieuwe stationsgebouw van dien aard, dat het zeer bepalend is voor de wijze waarop nadere invulling wordt gegeven aan de stedenbouwkundige invulling van het Stationskwartier. De aard en grootte van het OV-Terminalcomplex in relatie tot het masterplan Centraal Breda kwamen niet overeen. De keuze voor het OV-Terminalcomplex en de op uitwerkingsniveau geuite bedenkingen zijn daarmee belangrijke redenen voor de aanscherping van de onderliggende stedenbouwkundige waarden voor het Nieuw Sleutel project.

2.3 Ruimtelijke structuur plangebied

Het ontwerp voor het Stationskwartier is gebaseerd op een aantal belangrijke keuzes/besluiten:

- het streven naar een heldere hoofdstructuur die de ontwikkeling van het gebied in de komende decennia kan dragen;
- een zorgvuldige inbedding van nieuwe bebouwing in de omgeving;
- het realiseren van een gemengd programma van wonen – werken en voorzieningen in de bebouwing en van verkeersfuncties en verblijven in de openbare ruimte;
- het streven naar een eigen identiteit, ofwel een eigen gezicht van het Stationskwartier, waarin het OV-Terminalcomplex een belangrijke rol speelt.

De ruimtelijke identiteit van het Stationskwartier zal worden bepaald door het evenwicht tussen een consistent totaalbeeld en de verbeelding van stedelijke dynamiek, die bij de omgeving van een station hoort. Het stedenbouwkundig plan is opgebouwd aan de hand van een aantal eenduidige structuurdragers, die borg staan voor de ruimtelijke samenhang in het plangebied. De structuurdragers vormen een raamwerk, waarin deelgebieden met een eigen sfeer en identiteit gelegen zijn. Uitgangspunt is de samenhangende opbouw van de gebouwen. Dat wil niet zeggen dat de architectonische uitwerkingen van de individuele bebouwing binnen het Stationskwartier niet divers kan zijn.

De structuurdragers die het raamwerk van het plangebied vormen bestaan uit eenduidig vormgegeven openbare ruimte elementen. Dit zijn:

- De Stationslaan; een hoogwaardig ingerichte nieuwe laan met een continue bomenlaan en ruimte voor verblijven en verplaatsen.
- Het Spoorlandschap; een eveneens eenduidig ingerichte zone, met ruimte voor bussen en bestemmingsverkeer, maar als totaalsfeer die van een bijzondere stedelijke (semi-openbare, groene) infrabundel met een eigen identiteit en kwaliteit.
- De Spoorstraat–Stationsweg; ingetogen, maar verzorgd ingerichte straten, die aansluiten op het 19e eeuwse karakter van de Spoorbuurt.

Naast deze drie langgerekte éénduidige oost-west dragers, laan, spoor en straat, zijn er drie belangrijke noord-zuid verbindingen, dit zijn:

- De Belcrumweg; toekomstige verbinding tussen Markoevers en de binnenstad.
- De verbinding gevormd door de Speelhuislaan met de Willemstraat, door de terminal met het Noord- en Zuidplein.
- De Terheijdensweg; verbinding van Belcrum en Doornbos-Linie en de binnenstad

Algemeen uitgangspunt voor het Stationskwartier is een gelaagde opbouw op basis van heldere principes, met verbijzonderingen in de hoogte. Op bewust gekozen plekken, gebaseerd op de structuurvisie VIA Breda en het nieuwe OV-Terminalcomplex worden hogere opbouwen, alsmede hoogbouwaccenten voorgesteld.

Het Stationskwartier is te verdelen in drie deelgebieden:

- A. de aansluiting op Belcrum;
- B. het Middengebied tussen Spoor en Stationslaan (b1) en de hoek Terheijdensweg (b2);
- C. de Spoorstraat (c1) en de Stationsweg (c2).



De drie kenmerkende deelgebieden kennen een overheersende oost-west richting. Elk deelgebied heeft een eigen geleding of opdeling in bouwblokken. Hiertoe zijn in noord-zuid richting een aantal (zicht)lijnen geprojecteerd. De te bebouwen zones worden hierdoor ruimtelijk aan elkaar en hun omgeving gerelateerd. De sterkste ruimtelijke en functionele relatie wordt natuurlijk gerealiseerd door het OV-Terminalcomplex. In dit gebouw worden de zones ten noorden en ten zuiden van het spoor op geraffineerde wijze verknoopt. Aan de oost- en westzijde van het Stationskwartier worden entrees van het gebied benadrukt door ruimtelijke accenten bijvoorbeeld in de vorm van bijzondere complexen.

2.4 Programma Stationskwartier

Het programma van het Stationskwartier is opgebouwd uit een mix van stedelijke functies; wonen, werken en voorzieningen. Onder andere als gevolg van randvoorwaarden vanuit Externe Veiligheid (zie hoofdstuk 4) is de omvang van het totale programma gemaximeerd.

Bij het programma moet worden opgemerkt dat gebouwde parkeervoorzieningen hierin niet zijn opgenomen. Gezien de functies en de daarbij behorende parkeernormen, kan het bouwvolume voor gebouwde parkeervoorzieningen op ongeveer 50.000 m² worden ingeschat. Dit volume kan ook gedeeltelijk ondergronds worden gerealiseerd.

Hierbij moet nadrukkelijk in het oog worden gehouden dat het programma niet "tot op de meter nauwkeurig" is. Het geeft vooral een toelichting op de mix van functies en de verdeling hiervan over de verschillende deelgebieden. Er is een bepaalde functiemix als uitgangspunt voor de planontwikkeling aangehouden. Deze mix is tevens gebruikt om de berekeningen Externe Veiligheid mee uit te voeren. In het programma is er rekening mee gehouden dat het te realiseren bouwvolume in een deelgebied met het voortschrijden der jaren met andere functies kan worden gevuld.

2.5 Milieueffectrapportage (MER)

De ontwikkeling van de Spoorzone –waar het Stationskwartier deel van uitmaakt- voorziet in de ontwikkeling van een gebied van ca. 160 ha. In dit gebied is ruimte voor de ontwikkeling van circa 5.000 woningen en ruim 400.000 m² bruto vloeroppervlak ten behoeve van werkfuncties en voorzieningen. Op grond van de Wet milieubeheer dient voor een project de procedure van de milieueffectrapportage (m.e.r.) te worden doorlopen indien deze activiteit betrekking heeft op een aaneengesloten gebied en 4.000 woningen of meer omvat binnen de bebouwde kom (zie het Besluit milieueffectrapportage, onderdeel C, activiteit 11 "Bouw van woningen"). Het doel van m.e.r. is, om in de besluitvorming het milieubelang - tussen alle andere belangen – een volwaardige rol te laten spelen. De procedure is wettelijk geregeld in de Wet milieubeheer en diverse uitvoeringsbesluiten. Met de m.e.r.-procedure worden de gevolgen voor het milieu van de beoogde transformatie van de Spoorzone in beeld gebracht en de burgers de gelegenheid geboden hierop hun reactie te geven. Gezien de lange planperiode van de Spoorzone (tot 2025) en de huidige stand van zaken met betrekking tot de stedenbouwkundige uitwerking van de verschillende ontwikkelingsgebieden is ervoor gekozen de m.e.r.-procedure uit te voeren op twee schaalniveaus. Namelijk op hoofdlijnen voor het gehele ontwikkelingsgebied (structuurniveau) en meer in detail voor de inrichting van onder andere het plangebied Stationskwartier (inrichtingsniveau). Middels deze tweedeling voorziet het MER in een beschouwing van de milieueffecten van de realisatie van de Spoorzone als geheel, alsmede in een beoordeling ten behoeve van de concrete bestemmingsplanuitwerkingen voor onder andere het deelgebied Stationskwartier. Het MER verkent tevens de bandbreedte van milieueffecten, waardoor het ook als basis kan dienen voor de planvorming van de overige ontwikkelingsgebieden, mits deze worden ontwikkeld conform de condities en uitgangspunten die aan het MER ten grondslag liggen. In het ontwerpproces van een stedenbouwkundig plan worden voortdurend keuzes gemaakt die consequenties hebben voor het milieu. Al deze onderwerpen in beeld brengen is niet mogelijk. In het MER is daarom vooral aandacht besteed aan de bepalende en richtinggevende keuzes ten aanzien van de milieuaspecten leef- en woonmilieu (bijvoorbeeld externe veiligheid, geluid, geur en luchtkwaliteit, bodem, water en natuur, verkeer en vervoer en landschap). De m.e.r. voor de ontwikkeling van de Spoorzone is gekoppeld aan de vaststelling van het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. Het betreft een inrichtings-m.e.r. Aangezien deze twee producten heel veel met elkaar te maken hebben, zijn de procedures van het MER en het bestemmingsplan met elkaar verbonden.

Procedure

De m.e.r.-procedure is gestart met de openbare bekendmaking van de Startnotitie MERSpoorzone op 2 februari 2005, waarna tot 3 maart de gelegenheid bestond voor inspraak. Op 31 maart is het Advies

voor richtlijnen voor het milieueffectrapport uitgebracht, opgesteld door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie-m.e.r.). De definitieve richtlijnen zijn op 19 april 2005 vastgesteld. Hierbij is het advies van de Cie-m.e.r. integraal overgenomen. De procedure bestaat uit de volgende fasen.

Fase 1: Startnotitie

De Startnotitie m.e.r. Spoorzone Breda is in het najaar van 2004 opgesteld en op 2 februari 2005 ter goedkeuring voorgelegd aan het college van B&W die door de gemeenteraad inzake dit besluit gemandateerd is op te treden als bevoegd gezag.

Fase 2: Richtlijnen

Als onderdeel van de inspraakprocedure is de Startnotitie ook voorgelegd aan de Cie-m.e.r. Deze heeft mede op basis van de binnengekomen inspraakreacties haar advies voor de richtlijnen opgesteld die sterk bepalend zijn voor de inhoud van het MER. Dit advies is overgenomen door de gemeente Breda en heeft daarmee het kader gevormd voor het MER.

Fase 3: uitwerking MER

In de periode tot oktober 2005 is het MER Spoorzone uitgewerkt. Een en ander in lijn met de richtlijnen. Dit betekent dat het MER Spoorzone een uitwerking kent op twee niveaus; het structuurniveau (gehele Spoorzone) en het inrichtingsniveau (onder andere deelgebied Stationskwartier). Daarbij is gekozen voor alternatieven die de bandbreedte van onzekerheid verkennen, die gekoppeld is aan een langjarige realisatietermijn.

Middels een aantal varianten zijn de effecten van een aantal concrete alternatieve inrichtingvoorstellen onderzocht. Voor gedetailleerdere informatie over de verschillende alternatieven en varianten wordt verwezen naar het MER Spoorzone, opgesteld door Royal Haskoning d.d. oktober 2005(kenmerk 9P9739.A0).

Fase 4: vaststellen MER

Het college van B&W heeft op 11 oktober 2005 besloten het MER Spoorzone aan de gemeenteraad van Breda aan te bieden, die op 10 november 2005 het MER Spoorzone heeft aanvaard. Aansluitend is gestart met de inspraakprocedure die liep van 17 november tot en met 28 december 2005. Aansluitend op deze inspraakprocedure is de commissie voor de m.e.r. in de gelegenheid gesteld om een zogenoemd toetsingsadvies uit te brengen over het MER Spoorzone. Ten behoeve van haar toetsingsadvies maakt de commissie onder meer gebruik van de binnengekomen zienswijzen van insprekers en het advies van de wettelijke adviseurs. Op 23 januari 2006 heeft de Commissie voor de m.e.r. een positief toetsingsadvies over de MER Spoorzone gegeven.

2.6 Bestemmingsplan Stationskwartier

Het bestemmingsplan Stationskwartier en het daarbij behorende beeldkwaliteitplan zijn door de gemeenteraad in 2007 vastgesteld. In deze stukken zijn de basisingrediënten vastgelegd zodat de ontwikkelende partijen binnen deze kaders hun plannen verder kunnen brengen. In het bestemmingsplan zijn die zaken vastgelegd die ruimtelijke relevant zijn voor het plangebied. In het bestemmingsplan is door middel van een boxenmodel een koppeling gelegd tussen functies, ligging en hoogten. Daarnaast legt het bestemmingsplan essentiële zaken vast zoals rooilijnen of maakt specifieke zaken mogelijk zoals accenten. Het beeldkwaliteitplan heeft als doel een beleefbaar samenhangend beeld neer te zetten. Niet door letterlijk architectuurvormen voor te schrijven maar de daarachter liggende waarden. Het beeldkwaliteitplan brengt op een aantal wijzen de samenhang in het Stationskwartier. Allereerst door voor alle plandelen baksteen als hoofdmateriaal voor te schrijven. Daarnaast geldt voor het gehele Stationskwartier dat de overgang tussen gebouw en openbaar gebied wordt vormgegeven door een plint in het gebouw. Deze plint is continue van aard en heeft een hoogte van standaard 4,5m (met een enkele uitzondering). Om eigenheid te geven aan dit nieuwe stadsdeel is plasticiteit als architectonisch motief beschreven. Dit laat onverlet dat er ingespeeld wordt op de aansluitingen met de bestaande buurten. De grote programma's concentreren zich langs het spoor. In aansluiting op de woonwijken, de Spoorbuurt en Belcrum, worden meer nuances ingebracht om een goede overgang te krijgen. Echter dit betekent niet dat deze delen een onderdeel gaan vormen van deze buurten.

2.7 Conclusie

De planvorming voor de Spoorzone en als onderdeel daarvan het Stationskwartier is reeds jaren gaande. De planvorming is daarmee in de loop der jaren steeds verder verfijnd en onderbouwd en heeft in 2007 geresulteerd in het bestemmingsplan Stationskwartier. Zoals in hoofdstuk 1 reeds aangegeven is het bestemmingsplan op enkele onderdelen niet van kracht geworden, waardoor reparatie van het bestemmingsplan noodzakelijk is. Bovendien is de planvorming ook na 2007 verder gegaan. In het volgende hoofdstuk wordt nader ingegaan op het plangebied OVTC.

HOOFDSTUK 3 Doelstellingen van het bestemmingsplan

3.1 Inleiding

Het plangebied OVTC omvat de gehele geplande terminal zoals ook reeds was opgenomen in het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op het huidige gebruik van het plangebied, het aspect cultureel erfgoed, de aspecten verkeer en parkeren en het stedenbouwkundig plan voor het OVTC. Het hoofdstuk eindigt met een conclusie ten behoeve van het bestemmingsplan.

3.2 Huidig gebruik

Het Stationskwartier behoort ruimtelijk en functioneel niet tot de omliggende buurten. Door het wegvallen van de rangeerfunctie is het gebied een restruimte geworden met roestige sporen, gebouwen met een tijdelijk gebruik en het huidige station. Aan de noordzijde van het huidige station is de spoorinfrastructuur dominant; het grootste deel van het gebied wordt in beslag genomen door het zogenoemd laaggelegen emplacement. Tevens is hier een goederenlijn van en naar het industrieterrein de Krogten (stamspoorlijn) gelegen. Het omliggende gebied heeft zijn betekenis als industriegebied voor een belangrijk deel verloren. De laatste vestiging van de metaalindustrie is jaren geleden gesloten en ook het slachthuis is zo'n 10 jaar geleden gesloten. Inmiddels heeft ook Interbrew de brouwerij activiteiten naar elders verplaatst, is een groot deel van de opstallen gesloopt en is gestart met de herontwikkeling van het terrein. Ook de silo's en andere opstallen van CSM zijn inmiddels gesloopt.

3.3 Cultureel erfgoed

In de nota *Erfgoed in context ErfgoedVisie Breda 2008-2015* is vastgesteld dat het Bredase erfgoed de basis vormt van de Bredase identiteit en tevens de basis vormt van ruimtelijke ontwikkelingen in Breda. Om het erfgoed in brede zin op herkenbare wijze te kunnen inpassen in nieuwe ruimtelijke ontwikkelingsprocessen is een goede inventarisatie noodzakelijk. In deze toelichting op het bestemmingsplan worden de aanwezige cultuurhistorische waarden (archeologie, historische geografie en gebouwd erfgoed) globaal in beeld gebracht en wordt aangegeven hoe deze waarden beschermd worden. Een en ander wordt in samenhang met het bestemmingsplan Stationslaan (dat een afzonderlijk traject doorloopt) beschreven.

Plangebied

De gezamenlijke plangebieden van het onderhavige bestemmingsplan OVTC en het bestemmingsplan Stationslaan worden globaal begrensd door de Belcrumweg in het westen, de Speelhuislaan en de Liniestraat in het noorden, de spoorzone en Spoorbuurt in het zuiden en de Doornboslaan in het oosten. Deze straten en de spoorlijn vormen tevens de structurende elementen. Een vijfde structurende element is de Vughtstraat waarvan een deel in het plangebied valt. De plangebieden omsluiten het noordelijke deel van het thans braakliggende terrein van de Drie Hoefijzers. Aan de westzijde van de Terheijdenseweg en ten noorden van het plangebied ligt de wijk Belcrum (begin twintigste eeuw). Aan de oostzijde van de Terheijdenseweg en ten noorden van het plangebied ligt de naoorlogse wijk Linie en het terrein van Eurecto-Faam. Nog meer naar het westen is de naoorlogse wijk Doornbos gelegen. Aan de zuidzijde bevinden zich de Spoorbuurt en het zuidelijke deel van het terrein van de Drie Hoefijzers.

Archeologie

De plangebieden liggen in de overgangszone van het lage naar het hogere deel van het natuurlijk landschap van Breda. Dit betekent dat een dynamisch landschap verwacht mag worden, zowel aan het maaiveld als in de ondergrond. Door latere ophogingen en afgravingen is dit landschap in veel gevallen niet direct herkenbaar meer.

Aan de oostzijde van de plangebieden bevinden zich lage(re) zandgronden die naar het westen overgaan in het beekdal van de rivier de Mark. Naar het oosten gaan de lagere zandgronden over in de Bredase Aard. Dit is een lage dekzandrug met daarop verschillende hoger gelegen donken. Voor de plangebieden geldt derhalve een archeologische verwachting voor het aantreffen van bewoningssporen uit de late middeleeuwen en nieuwe tijd. Daarbij moet worden aangevuld dat op de flanken en dekzandkop(jes) archeologische resten uit vroege perioden niet uitgesloten kunnen worden. Hierbij moet vooral gedacht worden aan nederzettingsresten, grafvelden en kampementen uit respectievelijk de ijzertijd en steentijd.

Het beekdal van de Mark, aan de westzijde, kenmerkt zich door laaggelegen en moerasachtige gronden met verschillende dekzandkoppen (donken) waaronder de Belcrumberg en de donk in Abroek. In het verleden werden natuurlijke laagten en flanken van beekdalen in het landschap vaak gebruikt als dumpplaats voor afval van nederzettingen die op de hoger gelegen delen in het landschap lagen. Daarnaast kunnen infrastructurele constructies, (rituele) deposities, waterputten, perceleringssystemen, etc. worden aangetroffen. Uit archeologisch onderzoek dat vanaf de jaren '90 van de vorige eeuw in onder andere Breda-West is uitgevoerd, bleek dat bewoning in de prehistorie zich vooral concentreerde op de hoger gelegen dekzandruggen en de bijbehorende flanken. Het is mogelijk op lager gelegen dekzandruggen archeologische sporen aan te treffen die kenmerkend zijn voor activiteiten aan de rand van een nederzetting, zoals waterputten, greppelsystemen, afvalkuilen, etc. De beekdalzone langs de waterloop van de Mark maakt onderdeel uit van het beemdengebied. Dit zijn graslanden waar gehooïd werd en het jonge vee werd geweid.

De plangebieden vallen binnen de "Gemeynthe Aard Breda". Gemeynthen zijn terreinen waarop bepaalde boeren een gemeenschappelijk gebruiksrecht hadden, met uitsluiting van anderen. In Breda was geen officieel charter om rechten aan te tonen. De "Gemeynthe Aard Breda" werd in 1280 uitgegeven aan de burgers van Breda. De opheffing van deze Gemeynthe Aard vond vervolgens in 1332 plaats toen hen werd vergund het gebied te verdelen en te verkopen.

Voor de uitbreidingen van de vestingwerken in de nieuwe tijd hebben de plangebieden vanaf 1591 tot het buitengebied van de stad en vesting Breda behoord.

Door de plangebieden hebben verschillende wegen gelopen. De route via de Boschpoort liep in 1832 over dammen en bruggen door naar de vesting. Deze weg maakt nu onderdeel uit van de Korte Boschstraat, maar is in haar huidige vorm aangelegd in 1682-1683. Tevens heeft de Speelhuislaan door het stationsgebied gelopen. Deze laan liep naar het Speelhuis dat op de Belcrumse berg lag aan het einde van de laan. De laan sloot waarschijnlijk aan op de Terheijdenseweg. Met de aanleg van het station en de huidige woonwijk is het zuidoostelijke deel van de Speelhuislaan in noordelijke richting verlegd.

Ter hoogte van het huidige Speelhuisplein heeft de oude weg van Breda naar de Hartel gelopen, Terheijdensestraat, met een middeleeuwse oorsprong. Deze weg ging via Vlassel, Terheijden en Wagenberg over de dijk naar Dordrecht. In oostelijke richting loopt de Liniestraat om vervolgens iets ten noorden van de aan te leggen Stationslaan te lopen. Er zit een knik in de Liniestraat wat mogelijk herinnert aan een schansje. Welk schansje dit is, is niet duidelijk. Het lunet Coehoorn ligt zuidwestelijk van deze knik. Tot slot kruist de toekomstige Stationslaan het Vughtstraatje, een beemdenweg. Voorheen werd deze straat ook wel Lazerijsteeg genoemd omdat aan de stadse kant de Lazerije stond, een opvang voor Leprozen die al in 1411 werd vermeld. Over de verschijningsvorm en de ontwikkeling van deze Lazerije is helaas weinig bekend.

Er zijn geen gehuchten bekend in het plangebied uit de nieuwe tijd, mede omdat rondom de vesting in de 'verboden kring' niet gebouwd mocht worden om het schootsveld open te houden. Iets ten zuidoosten van het plangebied ligt de meest westelijke uitloper van de Teteringsdijk, een klein gehucht dat in 1832 al een dichte bebouwing kent aan de noordzijde van de dijk. Ten oosten van het plangebied worden de ontginningen van het Voortbos aangegeven, mogelijk vanuit de Teteringsdijk.

In 1531 gaf Hendrik III van Nassau de opdracht om een nieuwe ruime stadsomwalling aan te leggen die ook de bebouwing buiten de oude stadsomwalling omvatte. Gedurende de 80-jarige oorlog wordt de vesting meermalen aangepast. Het Staatse leger verbouwt tussen 1590 tot 1606 de vesting tot het zogenaamde Oudnederlands systeem. Daarbij werden onder andere vijf hoornwerken aangelegd, waarvan het noordelijke hoornwerk in het plangebied is gesitueerd. In 1672 worden de Nederlanden opgeschrikt door een inval van de Fransen. De beveiliging van de zuidgrens moest worden verbeterd. Menno van Coehoorn ontwierp een aaneengesloten systeem van vestingsteden, onderwaterzettingen en vele kleine schansen, sluizen en dergelijke. Deze verbeteringswerken aan de vesting Breda begonnen in 1682. Het lunet Douglas en de omliggende verdedigingsgracht heeft mogelijk in het zuidelijk deel van het plangebied gelegen. Tussen het lunet Coehoorn en Douglas heeft in deze periode een gracht gelegen. Deze gracht kruist de Terheijdenseweg, net ten westen van het lunet Coehoorn. De definitieve vorm van de vesting is na 1743 tot stand gekomen. De hoornwerken en kroonwerken worden geslecht en in de plaats daarvan worden nieuwe ravelijnen, bastions en aarden wallen aangelegd. Een inundatiewal, ter hoogte van het verdwenen hoornwerk, blijft aanwezig.

Tevens ligt er een gracht die in een latere fase wordt recht getrokken, de noordelijke gracht. In het meest oostelijke deel van de plangebieden ligt het lunet Coehoorn, de bouw hiervan is mogelijk al eerder begonnen.

Ter hoogte van de Liniestraat en de Vughtstraat heeft de laagte bij Biesdonk gelegen, dit is mogelijk de Wouwer bij Biesdonk. Deze laagte werd in 1411 verschillende keren als referentiepunt genoemd en is mogelijk een viskweekvijver geweest.

In het onderhavige plangebied is vanaf de aanleg van het spoor naar Breda in het midden van de negentiende eeuw het station gebouwd. Het gebied achter het station en de sporen zijn als rangeerterrein in gebruik genomen. Het meest noordelijke rangeerspoor ligt tegen de noordgrens van de plangebieden. Tussen de zuidelijke sporen en het noordelijke spoor hebben in de twintigste eeuw volkstuinjes gelegen van het NS-personeel. Tevens geeft een groene strook de ligging van de inundatiewal aan.

Om de archeologische waarden in het gebied te beschermen conform het vastgestelde gemeentelijk beleid, de Monumentenwet 1988, waarin besloten ligt de Wet op de Archeologische Monumentenzorg 2007, is de dubbelbestemming 'Waarde-Archeologie' opgenomen voor de gebieden die conform de Beleidsadvieskaart Breda's Erfgoed, deel 1. Archeologie zijn gekenmerkt als gebieden met een archeologische verwachtingswaarde anders dan laag. Ter plaatse van gronden met een dubbelbestemming dient voorafgaand aan ontwikkelingen archeologisch onderzoek te worden gedaan.

Historische geografie

In en rond de plangebieden zijn nog verschillende historisch-geografische relictten aanwezig. Met betrekking tot de infrastructuur gaan (delen van) de Korte Boschstraat, de Speelhuislaan (inclusief de spoorrails), de Terheijdenseweg, de Liniestraat en het Vughtstraatje terug op cultuurhistorisch waardevolle voorgangers.

Door de plangebieden lopen twee zichtlijnen. De meest westelijke loopt vanaf het Speelhuis naar het kasteel van Breda. Ter hoogte van de Terheijdenseweg loopt een zichtlijn van landgoed Bergvliet op het torentje van de Beijerd te Breda.

Gebouwd erfgoed

In de plangebieden bevinden zich geen beschermde monumenten. De aangrenzende Spoorbuurt valt echter binnen het Beschermd stadsgezicht.

Tegen de grens van de plangebieden, ter hoogte van de Terheijdenseweg, bevindt zich het terrein van de Faam. Enkele onderdelen van deze fabriek zijn opgenomen in het *Cultuurhistorisch onderzoek Belcrumpolder Breda* en komen in aanmerking voor aanwijzing tot gemeentelijk monument. Het gaat hierbij onder andere om de gevel aan de Terheijdenseweg. De Belcrum aan de noordzijde van het plangebied Stationslaan is een cultuurhistorisch waardevolle arbeiderswijk die is opgespannen aan de Speelhuislaan. Ten oosten van de Belcrum ligt de wijk Linie. In de *Cultuurhistorische gebiedsverkenning naoorlogse woonwijken Breda (1940-1970)* uitgevoerd door Bureau Van Meijel wordt de wijk genoemd als een gaaf Brabants voorbeeld van vroege Bossche school architectuur en stedenbouw.

Voor het onderhavige plangebied OVTC en het plangebied Stationslaan heeft het bovenstaande geen directe consequenties.

3.4 Verkeer

Verkeersplan Breda 2003

In het Verkeersplan Breda uit 2003 is een duurzaam veilige wegcategorisering gemaakt voor het wegennet van Breda. Hierin wordt een onderverdeling gemaakt op Stroomwegen (snelwegen rondom Breda), stadsontsluitingswegen, wijkontsluitingswegen en erftoegangswegen (woonstraten). Elke categorie kent zijn eigen inrichting in relatie tot de functie, herkenbaarheid en veiligheid.

Elke modaliteit heeft zijn eigen netwerk.

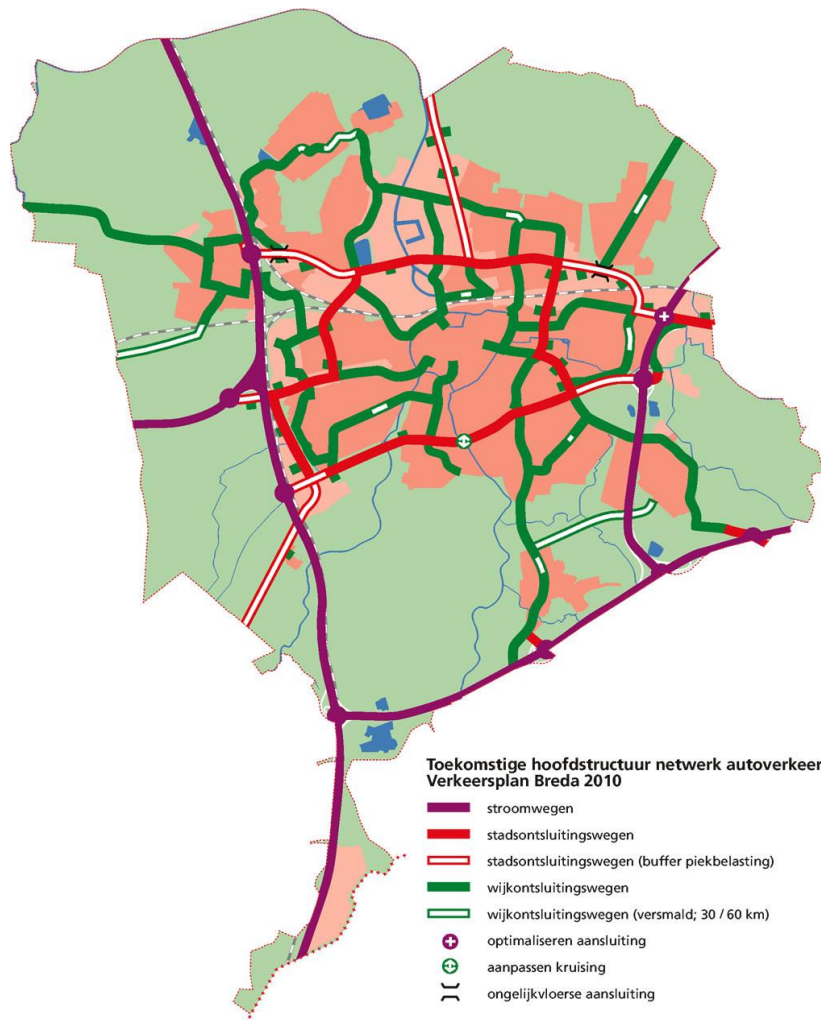
Voor het Spoorzonegebied staat opgenomen dat een nieuwe wijkontsluitingsweg wordt aangebracht tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg met een mogelijkheid dat deze verder wordt doorgetrokken naar de Doornboslaan. Met de plannen voor ontwikkeling op Drie Hoefijzers Noord en

het ontlasten van autoverkeer van Belcrum en Linie, is later gekozen voor het doortrekken van deze verbindingsweg.

De voetganger dient ruim plaats te krijgen in het gebied en in de relatie met de binnenstad krijgt de hoofdstroom voorrang op het autoverkeer.

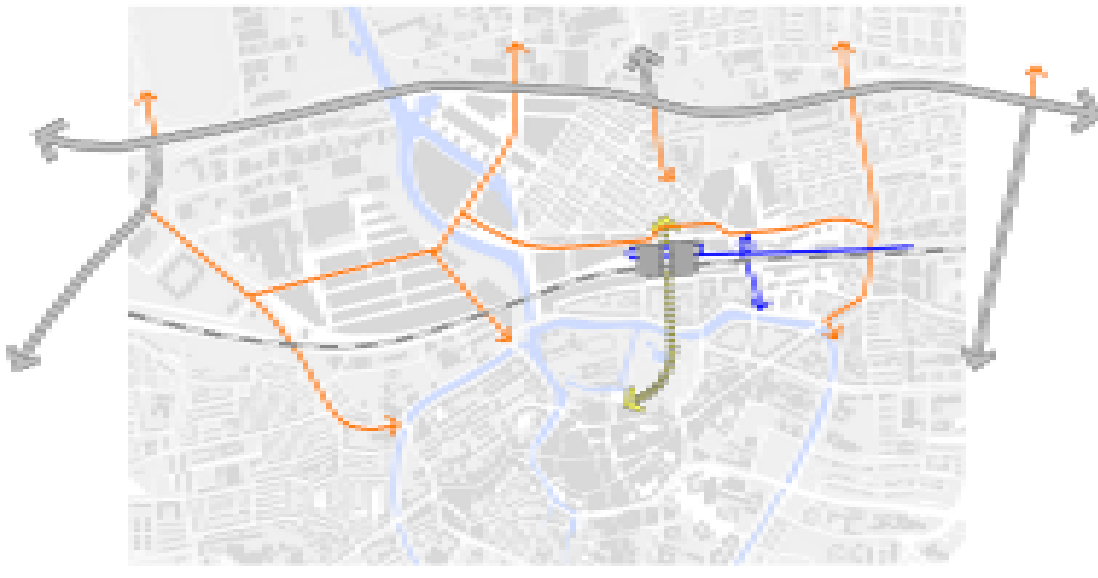
Fietsers krijgen een uitgebreid netwerk van fietspaden rondom de spoorzone welke aansluiten op het fietsnetwerk van Breda. In het station was nog sprake van een doorgaande fietsroute (gebruik makend van de 'oude' tunnel).

De routes naar het busperron aan de noordzijde van het station dienen optimale doorstroming te krijgen. Vanuit de binnenstad naar het perron waren 3 varianten als tracékeuze; via Valkenstraat (voorkeursvariant), Delpratsingel of Sophiastraat. Ook was hier nog sprake van een buslus als verbinding tussen Terheijdenstraat en busperron.



SMB/MER Spoorzone 2005

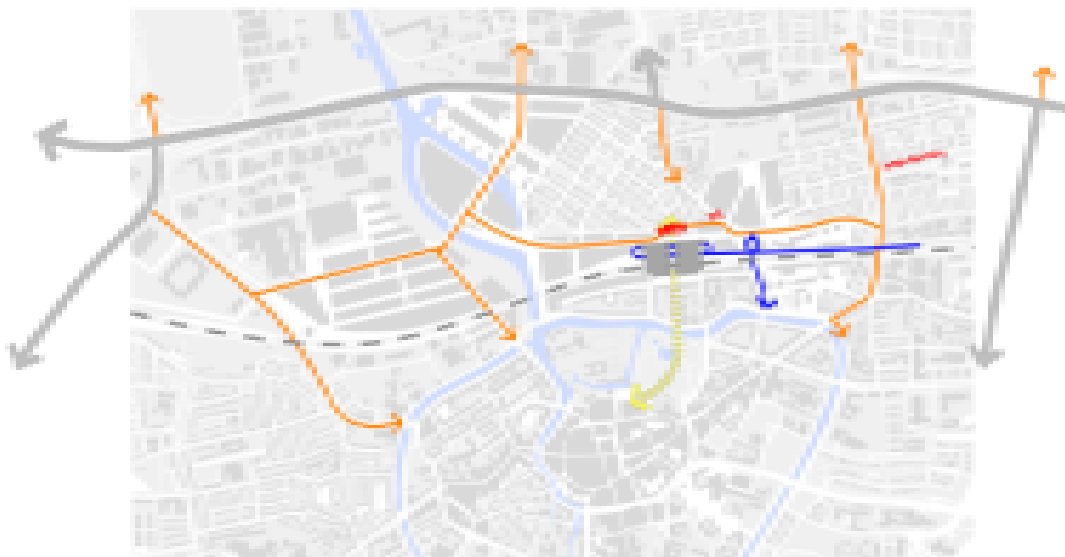
In de Structuurvisie Spoorzone 2025 is een voorkeursalternatief ontwikkeld als ontsluitingsstructuur voor het gehele gebied van de Spoorzone. In dit model heeft de Terheijdenseweg, naast ontsluiting van Belcrum en Linie, een functie voor de ontsluiting van de Spoorzone en de binnenstad. Daarnaast hebben de (verschoven) Belcrumweg en de Doornboslaan een functie voor de binnenstad west, oost en voor de ontsluiting van de Spoorzone. Tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan wordt een nieuwe weg de Stationslaan aangelegd om de woonwijken Belcrum en Linie te ontlasten.



Dit model is als uitgangspunt genomen voor de MER studie. Hierin is onderzoek gedaan naar verschillende alternatieven en varianten en is het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA) bepaald, de Verkeersvariant Spoorzone.

Dit ontsluitingsmodel omvat aanvullend op het Voorkeursalternatief o.a. de volgende maatregelen:

- Maatregelen Terheijdenseweg om oneigenlijk verkeer fors terug te dringen.
- Beter benutting van de wegen rondom het gebied zoals de Noordelijke Rondweg, Belcrumweg, Doornboslaan en de Stationslaan.
- Aanbrengen van geluidbeperkende maatregelen zoals geluidsarm asfalt.



Verkeersvariant Spoorzone

Variantenvergelijking Verkeersontsluiting Spoorzone (Februari 2007)

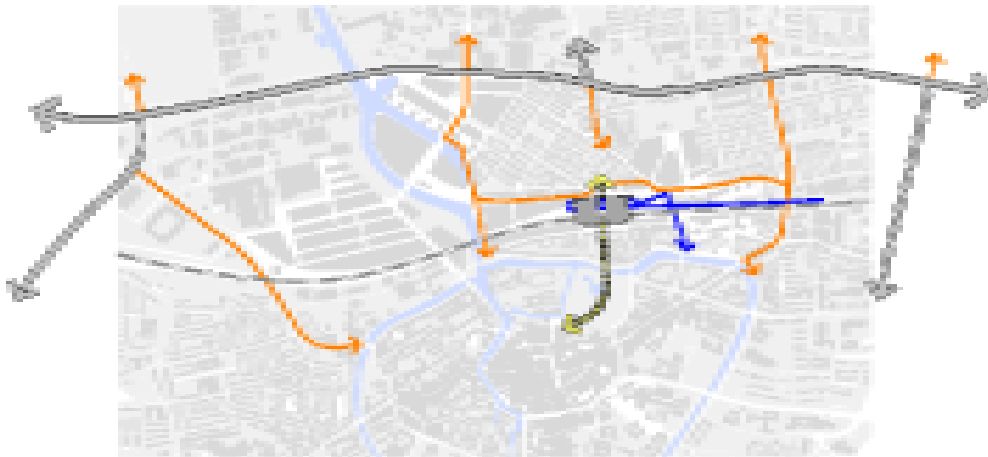
Na aanvaarding van het MER Spoorzone door de gemeenteraad in november 2005 is het MER vrijgegeven voor inspraak. Een belangrijk thema hierbij was dat niet alle varianten, welke door bewoners zijn aangedragen, volledig zijn doorgerekend of meegenomen in het MER rapport. In een aparte Variantenvergelijking zijn deze varianten alsnog doorgerekend en vergeleken met de Verkeersvariant Spoorzone. De conclusie was dat geen van de varianten een beter resultaat voor de omgeving oplevert. Wel bleken aanvullende maatregelen in de Verkeersvariant Spoorzone een nog beter resultaat op te leveren voor de woonomgeving. Hieruit is de 'Geoptimaliseerde Verkeersvariant Spoorzone' bepaald welke als basis wordt gehanteerd voor de verdere uitwerking van de deelplannen. Aanvullende maatregelen zijn:

- De Terheijdenseweg wordt niet aangesloten op de Stationslaan voor autoverkeer. Bus en langzaam verkeer zijn wel aangesloten. Deze knip is in de bestemmingsplankaart opgenomen. Middels een verkeersbesluit wordt deze verder juridisch vastgelegd.
- Doorstromingsmaatregelen Noordelijke Rondweg om gebruik hiervan te bevorderen. In het kader van verbetering luchtkwaliteit zijn allerlei maatregelen uitgevoerd op de gehele Noordelijke Rondweg om filevorming te voorkomen. Eén van de maatregelen is het instellen van een groene golf.
- Beperken Oost-west en v.v. verkeer Stationslaan t.h.v. het noordplein van het station. In dit gebied vinden allerlei bewegingen plaats waarbij de prioriteit niet gericht is op doorstroming maar meer verblijfsgericht. Bovendien ontstaat hiermee een beter evenwicht in de verdeling van de verkeersstromen op Noordelijke Rondweg-Stationslaan en singelroute, in die volgorde afnemend in functie en intensiteiten.
- Verder beperken van met name West-Oost verkeer op de route Delprat-Academiesingel.
- Beperken gebruik Baliëndijk door doorgaand verkeer door Linie.

Ontsluitingsmodel bestemmingsplan

De bovenstaande variant gaat uit van een totale ontwikkeling van de gehele Spoorzone inclusief de ontwikkeling van het Havenkwartier en het CSM terrein. Aangezien dit op korte termijn niet gaat plaatsvinden wordt de Stationslaan voorlopig niet doorgetrokken over de Mark. Ook de Belcrumweg wordt nog niet verlegd naar het CSM terrein en de verlengde Etnastraat als verbinding naar het Centrum wordt ook nog niet uitgevoerd. In dit bestemmingsplan wordt de Stationslaan aangesloten op de huidige Belcrumweg. Deze behoud voorlopig zijn functie als ontsluitingsweg voor de spoorzone en voor de binnenstad west.

De overige maatregelen worden wel uitgevoerd.



Ontsluitingsmodel Bestemmingsplan

Op basis van modelberekening horen hierbij de onderstaande intensiteiten op de belangrijkste wegen:

Tabel: Intensiteiten op belangrijkste wegen

| Straat | Tussen | Intensiteit 2020 | |
|-------------------|---------------------------------|-----------------------------|--|
| | | MER Optimalisatievariant | MER Optimalisatievariant zonder brug over Mark en vulling ten westen van Mark |
| Backer en Ruebweg | Emerparklaan en Veldsteen | 32.582 | 32.272 |
| Crogtijk | Konijnenberg en Spinveld | 36.950 | 41.560 |
| Crogtijk | Terheijdenseweg en Konijnenberg | 34.598 | 36.929 |
| Nieuwe Kadijk | Edisonstraat en Terheijdenseweg | 47.850 | 46.717 |

| | | | |
|---|--|--------|--------|
| Nieuwe Kadijk | Edisonstraat en Doornboslaan | 43.021 | 42.185 |
| Nieuwe Kadijk | Doornboslaan en Kapittelweg | 37.190 | 36.535 |
| Nieuwe Kadijk | Kapittelweg en Charles Pettitweg | 41.293 | 41.332 |
| Konijnenberg | Crogtwijk en Speelhuislaan | 18.803 | 18.337 |
| Belcrumweg | V. Voorst tot Voorstlaan en Min. Kanstr. | 2.664 | 18.093 |
| Belcrumweg | Academiesingel en V. Voorst tot Voorstlaan | 7.071 | 19.025 |
| Terheijdenseweg | Minckelersstr. en Lachapellestr. | 2.000 | 2.000 |
| Terheijdenstraat | Ceresstraat en Oranjesingel | 3.947 | 3.458 |
| Terheijdenstraat | C. Huygensstraat en Ceresstraat | 3.754 | 3.111 |
| Ceresstraat | Teteringenstraat en Terheijdenstraat | 2.000 | 2.000 |
| C. Huygensstraat/ verlengde Stationslaan | Terheijdenstraat en Liniestraat | 12.430 | 8.894 |
| Verlengde Stationslaan | Edisonstraat en Doornboslaan | 13.893 | 11.451 |
| B. Ballotstraat | Edisonstraat en Doornboslaan | 2.233 | 2.376 |
| Baliëndijk | Doornboslaan en Beemd | 1.056 | 1.254 |
| Doornboslaan | Nieuwe Kadijk en Copernicusstraat | 18.704 | 19.018 |
| Doornboslaan | Baliëndijk en Teteringsedijk | 17.965 | 15.994 |
| Teteringenstraat | Ceresstraat en Oranjesingel | 14.000 | 13.675 |
| Oranjesingel | Teteringenstraat en Terheijdenstraat | 3.260 | 3.363 |
| Speelhuislaan | Terheijdenseweg en Vinkstraat | 1.500 | 1.500 |
| Speelhuislaan | Van Voorst tot Voorststr. en Vinkstraat | 2.000 | 2.000 |
| Speelhuislaan | Konijnenberg en Van Voorst tot Voorststr. | 5.000 | 5.000 |
| Vinkstraat | Speelhuislaan en Leeuwerikstraat | 500 | 500 |
| Van Voorst tot Voorststr. | Speelhuislaan en Belcrumweg | 500 | 500 |
| Edisonstraat | Nieuwe Kadijk en Archimedesstr. | 0 | 0 |
| Lunetstraat | Zoete Inval en Slingerweg | 12.971 | 14.699 |
| Lunetstraat | Stadionstraat en Zoete Inval | 18.835 | 13.036 |
| Lunetstraat | Meidoornstraat en Tramsingel | 8.726 | 9.277 |
| Tramsingel | Smederijstr. en Gieterijstraat | 15.774 | 14.454 |
| Academiesingel | Belcrumweg en Etnastraat | 18.514 | 29.394 |
| Academiesingel | Spoorstraat en Emmastraat | 11.275 | 12.516 |
| Academiesingel | Emmastraat en Willemstraat | 11.275 | 12.516 |
| Academiesingel | Willemstraat en M. Verhoffstraat | 10.486 | 10.544 |
| Delpratsingel | M. v. Coehoornstr. en M. Verhoffstraat | 3.557 | 3.488 |
| Delpratsingel | Terheijdenstr. en M. v. Coehoornstr. | 4.560 | 4.834 |
| Verlengde Sophiastreet | JF Kennedylaan en Willemstraat | 0 | 0 |
| Spoorstraat | Academiesingel en Emmastraat | 1.600 | 1.600 |
| Emmastraat | Academiesingel en Spoorstraat | 2.600 | 2.600 |
| Stationsplein | Willemstraat en M. Verhoffstraat | 1.100 | 1.100 |
| Stationsplein | Willemstraat en Emmastraat | 1.100 | 1.100 |
| Willemstraat | Academiesingel en Stationsplein | 2.200 | 2.200 |
| M. Verhoffstraat | Delpratsingel en Stationsplein | 2.200 | 2.200 |
| M. van Coehoornstraat | Delpratsingel en Stationsweg | 600 | 600 |
| Stationsweg | M. van Coehoornstraat en M. Verhoffstraat | 600 | 600 |
| Stationslaan | Ten westen van CS | 14.058 | 10.010 |
| Stationslaan | Ten Oosten van CS | 14.410 | 10.417 |
| 'Verlengde' Stationslaan | Belcrumweg en 'Verlengde' Zoete Inval | 9.174 | Nvt |
| 'Verlengde' Konijnenberg | Veilingkade en 'Verlengde' Stationslaan | 20.185 | Nvt |
| Verlengde Etnastraat | Zoete Inval en Tramsingel | 18.634 | Nvt |
| 'Nieuwe' Zoete Inval | Lunetstraat en Verlengde Etnastr. | 12.617 | Nvt |
| Verlengde Belcrumweg | Zoete Inval en Verlengde Stationslaan | 20.834 | Nvt |
| Kapittelweg | Nieuwe Kadijk en Baliëndijk | 25.530 | 26.140 |
| Kapittelweg | Baliëndijk en Teteringsedijk | 23.679 | 23.915 |

| | | | |
|--------------------|--|--------|--------|
| Beverweg | Teteringsedijk en St. Ignatiusstraat | 18.757 | 18.939 |
| St. Ignatiusstraat | Beverweg en Tuinbouwlaan | 14.140 | 13.769 |
| St. Ignatiusstraat | Loopschansstraat en Tuinbouwlaan | 12.635 | 12.243 |
| St. Ignatiusstraat | Wilhelminasingel en Loopschansstraat | 13.367 | 13.059 |
| Wilhelminasingel | St. Ignatiusstraat en Teteringenstraat | 8.759 | 7.906 |

Bovenstaande tabel is een combinatie van intensiteiten uit de 'Geoptimaliseerde verkeersvariant Spoorzone' en 'ontsluitingsmodel bestemmingsplan'. Door het niet doortrekken van de Stationslaan over de Mark heeft de Stationslaan een lagere intensiteit in de bestemmingsplan variant dan in de uiteindelijke variant. De Belcrumweg krijgt daarentegen een hogere intensiteit te verwerken dan in de eindsituatie. Alle wegen en kruispunten zijn berekend voor de afwikkeling en milieu met de meest ongunstige situatie, dus de hoogst voorkomende intensiteiten.

Functie Stationslaan

De nieuw aan te leggen Stationslaan krijgt een belangrijke functie ter ontsluiting van het stationsgebied inclusief de Openbaar Vervoer Terminal (OVTC). Daarnaast krijgt deze ook een functie om het buurtvreemd verkeer wat nu door de Belcrum en Linie rijdt, om de woonbuurten heen te leiden. Tevens zal deze laan verkeer aantrekken wat nu nog over de singels rijdt.

De Stationslaan is gelegen tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan en wordt middels met verkeerslichten geregelde kruisingen hierop aangesloten.

Het profiel van de Stationslaan bestaat over de gehele lengte uit 2 x 1 rijstrook met in het midden een overrijdbare middenberm. Aan de noordzijde komt een vrijliggend éénrichtings fietspad, aan de zuidzijde komt een vrijliggend tweerichtingen fietspad.

Daarnaast worden ruime trottoirs aangelegd.

De kruising met de Terheijdenseweg wordt eveneens met verkeerslichten geregeld. Vanwege de doorstroming van het openbaar vervoer wordt ook de aansluiting van de westelijke busbaan met verkeerslichten geregeld.

Conform het Meest Milieuvriendelijke Alternatief uit de MER Spoorzone, kunnen ter hoogte van het OVTC extra maatregelen worden genomen om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren.

De bus maakt enkel gebruik van de kruising met de Terheijdenseweg en aan de westzijde een klein gedeelte van de Stationslaan richting Belcrumweg. De busbaan vanaf het busperron krijgt hier een aansluiting op de Stationslaan.

Principe profiel conform Buitenruimte visie

Voor de Stationslaan is gekozen voor een profiel met een breedte van 30 m. Dit is een in Breda veel voorkomend profiel. Dit is opgebouwd uit de volgende onderdelen:

- Rijbaan voor autoverkeer, 1 rijbaan per richting en een overrijdbare middenstrook. Hiermee wordt voorkomen dat links afslaand verkeer t.b.v parkeergarages het doorgaande verkeer blokkeert.
- Brede bermen tussen rijbaan en fietspaden met aan de noordzijde een enkele rij en aan de zuidzijde een dubbele rij bomen.
- Aan de noordzijde een éénrichtingen fietspad en aan de zuidzijde een tweerichtingen fietspad
- Brede voetpaden.
- Parkeren is in principe niet toegestaan en er worden geen parkeervakken aangebracht. Uitzondering t.h.v. het station t.b.v Kiss&Ride, taxi's enz.
- Laden en lossen t.b.v. voorzieningen en parkerendient op ontwikkelingsterrein te worden opgelost.

Bij kruisingen is het profiel afwijkend door aanwezigheid van opstelvakken enz.

Capaciteit Ontsluitingsstructuur

Op basis van het verkeersmodel welke gebruikt is voor de MER, zijn alle kruising en wegvakken doorgerekend op capaciteit. Hieruit bleek dat alles goed afgewikkeld kan worden, enkel de kruising Terheijdenseweg/Stationslaan zou het verkeer, bij een volledige kruising, niet kunnen verwerken. Dit is dan ook één van de redenen om de Terheijdenseweg niet aan te sluiten voor autoverkeer op de Stationslaan.

Voor het ontwerp van de Stationslaan is gebruik gemaakt van een dynamisch verkeersmodel (Microsimulatie Identiteitsdrager nov.2009). Hiermee kon zeer nauwkeurig worden bepaald hoe de

kruisingen en wegvakken moeten worden vormgegeven om een goed en veilige afwikkeling van alle modaliteiten mogelijk te maken.

Voorplein OVTC

Op het gedeelte Stationslaan ter hoogte van het verdiepte plein voor het OVTC, worden extra maatregelen genomen om de oversteekbaarheid voor langzaam verkeer te verbeteren. Hiervoor wordt een deels verhoogde middenberm aangebracht en worden bij de oversteken voor voetgangers en fietsers extra veiligheid verhogende maatregelen genomen zoals zebrapaden en snelheidsremmende voorzieningen. De vormgeving dient dusdanig te zijn dat het voor de automobilist duidelijk is dat men in een andere omgeving zit waar andere gebruikers belangrijk zijn.

Op dit gedeelte worden de benodigde Kiss & Ride plaatsen, taxistandplaatsen en halteplaatsen voor internationale lijndiensten voorzien. Deze (2) halteplaatsen zijn enkel voor de internationale lijndiensten. Charterbussen krijgen een locatie buiten de Spoorzone.

Kruising Terheijdenseweg

De kruising met de Terheijdenseweg/Terheijdenstraat/Stationslaan wordt met verkeerslichten geregeld. De Terheijdenseweg is enkel aangesloten op de Stationslaan voor langzaam- en busverkeer, dus niet voor autoverkeer. Deze heeft dan een functie als ontsluitingsweg voor Belcrum en Linie richting Noordelijke Rondweg.

Hiervoor zijn een aantal redenen te noemen:

- Een volledige kruising vraagt veel ruimte welke hier niet aanwezig is. Met de beschikbare ruimte is de kruising niet goed afwikkelbaar te maken waardoor de bereikbaarheid van het stationsgebied in gevaar komt.
- De Terheijdenseweg wordt veelvuldig gebruikt door buurtvreemd verkeer richting binnenstad en Breda Oost waardoor deze zwaar belast wordt. Met de ontwikkeling van de Spoorzone zal dit toenemen indien geen maatregelen worden genomen.
- Zonder maatregelen wordt ook de kruising Terheijdenstraat/Delpratsingel overbelast. Juist deze kruising maakt onderdeel uit van de route van alle bussen vanuit het centrum en Breda West naar het busperron aan de noordzijde van het OVTC. Hier wordt een zware prioriteit voor het busverkeer ingesteld.

De Terheijdenstraat (ten zuiden van Stationslaan) krijgt wel een (rechte) aansluiting voor alle modaliteiten. Op deze manier kan de kruising het verkeer goed afwikkelen met prioriteit voor bussen en fietsers. Tevens blijft op deze manier zowel de noord- als de zuidzijde van het OVTC goed bereikbaar.

Aansluitingen woonbuurten

Om te voorkomen dat doorgaande routes voor autoverkeer gaan ontstaan door Belcrum heen, krijgt de Belcrum geen aansluiting op de Stationslaan.

Linie wordt aangesloten via de Chr. Huygenstraat. De overige bestaande aansluiting worden afgesloten voor autoverkeer. Ook de Vughtstraat blijft aangesloten t.b.v. de aanliggende woningen. Drie Hoefijzers Noord krijgt maximaal twee aansluitingen. Deze dienen buiten de invloed van de kruisingen te liggen, op zijn minst voorbij de opstelvakken.

(H)OV

Het busperron in het OVTC komt aan de noordzijde te liggen. De direct naast het spoor gelegen (H)OV baan ontsluit het OVTC vanaf de oostzijde en wordt in oostelijke richting doorgetrokken tot aan de Oosterhoutseweg.

Als verbinding tussen het busperron en de Terheijdenstraat wordt een bushellingbaan aangelegd welke rechtstreeks aansluit op de Terheijdenstraat. Hiermee ontstaat een korte, snelle en comfortabele route vanuit het centrum naar het busperron.

Vanaf het busperron maken de bussen in noordelijke richting (Linie, Terheijdenseweg) ook gebruik van deze hellingbaan. Een deel van de bussen gaat verder via de Terheijdenseweg en een deel via de Chr. Huygenstraat.

Aan de oostzijde wordt de verbinding tussen het busperron ook gevormd door een hellingbaan welke aansluit op de Stationslaan. Vanaf deze aansluiting maken bussen in oostelijke richting gebruik van (een klein deel van) de Stationslaan. Bij de kruising met de Belcrumweg gaat een deel in zuidelijke en een deel in noordelijke richting.

Voor de route tussen de Terheijdenstraat en de binnenstad van Breda is uiteindelijk gekozen voor de route over de Delpratsingel. Deze heeft de minste invloed op de leefomgeving en is het best

inpasbaar, de reistijd is vergelijkbaar of sneller dan de overige varianten via de Valkenstraat en de Sophiastraat.

Fiets

De centrale ligging van het OVTC in Breda maakt dat de gehele gemeente Breda binnen fietsbare afstand valt. Deze centrale ligging maakt dat er ook fietsroutes door het gebied lopen die niet direct aan de bestemmingen in het gebied zijn gerelateerd. Een dicht net van hoofdfietsroutes en aanvullende fietsroutes voorzien in een goed ontsluiting van de spoorzone. Ook fietsers met een andere bestemming profiteren hiervan mee.

Voor de fiets worden veilige en comfortabele voorzieningen aangelegd welke het station, met zijn fietsenstallingen, en overige ontwikkelingen in de Spoorzone aansluiten op het fietsnetwerk van de stad. Aan de noordzijde wordt een éénrichtings fietspad aangebracht over de gehele lengte van de Stationslaan. Ter hoogte van het Speelhuisplein maken de fietsers gebruik van de parallelweg in twee richtingen. Tussen de Terheijdenseweg en de aansluiting Terheijdenstraat is eveneens tweerichtingen fietsverkeer toegestaan. Deze sluit aan op het tweerichtingen fietspad aan de oostzijde van de Terheijdenstraat.

Over de gehele zuidzijde van de Stationslaan wordt een tweerichtingen fietspad aangebracht, de belangrijkste bestemmingen liggen dan ook aan deze zijde. Dit fietspad sluit weer aan op de tweerichtingen fietspaden langs de Belcrum oostzijde en de Terheijdenseweg westzijde en op de overige aanwezige fietsroutes.

Zowel de onbewaakte fietsenstalling noordplein als de bewaakte stalling in het OVTC zijn direct ontsloten van het fietspad langs de Stationslaan.

Voetgangers

Binnen het OVTC is sprake van veel overstapbewegingen. Daarnaast zullen vanaf het OVTC veel eindbestemmingen te voet bereikt worden. In het gebied zijn dan ook meerdere doorgaande voetgangersrelaties aanwezig. Zo loopt de verbinding Belcrum-Centrum voor voetgangers via het OVTC. Op de Stationslaan krijgt de overstekende voetganger vanuit en naar Belcrum en Linie veel aandacht.

3.5 Stedenbouwkundig ontwerp OVTC

Binnen het Stationskwartier is het OV-Terminalcomplex functioneel en ruimtelijk van bovenregionale betekenis. De bijzondere ligging van het OV-Terminalcomplex in de stad (op de verbinding tussen Belcrum en de binnenstad) vraagt om een bijzondere vormgeving van de Terminal. Het is de poort van de stad voor reizigers die Breda binnenkomen. Vanuit de stad is het station een icoon. Door de voorruimten wordt men de Terminal in- of uitgeleid. In "Een Gebouw voor de Stad" is de visie van Koen van Velsen/Quadrat op het OV -Terminalcomplex CS NSP verwoord. Deze visie heeft primair betrekking op het OV Terminalcomplex, maar heeft ook implicaties op de stedenbouwkundige inpassing in het Stationskwartier. In de visie is het Stationsgebouw een introvert complex, waarvan het architectonische interieur is verweven met het stedelijke exterieur (de voor/pleinruimte). Het is een ruimtelijk gebouw met een krachtige vorm, een herkenbare identiteit en het vormt een betekenisvol en vanzelfsprekend oriëntatiepunt in de stad. In het voorstel is het nieuwe station niet benaderd als een multifunctioneel complex met daarin een vervoersknooppunt, maar andersom: als een stationsgebouw waarin een omvangrijk en complex programma is opgenomen. Het totaalbeeld wordt bepaald door een overkapt, groot, homogeen en gelaagd gebouw. Het is een grootschalig complex met één constante hoogte van ruim 21 meter dat zichzelf presenteert in en aan de stad.

Bijzonder is het bouwen (van een parkeerdek) over de spoorlijnen heen. De visie gaat uit van één duidelijk "stationsgebouw", waarbij de noord- en zuidzijde van het stationscomplex ook een eigen identiteit hebben. Een identiteit die, door zijn vormgeving, recht doet aan de betekenis van de aangrenzende gebieden. De zuidzijde wordt benaderd vanuit een gebaar naar de binnenstad en het centrum, en de noordzijde meer vanuit de ontsluitingsstructuur van de verschillende vervoerssystemen. Uitgangspunt is dat de twee voorruimten/pleinen aan de noord- en zuidzijde in de beschutting liggen van de bouwdelen van het stationscomplex. Het zijn de stedelijke vestibules. De pleinen maken als het ware onderdeel uit van het interieur van het stationscomplex. Concreet betekent dit dat het zuidplein wordt verkleind, door het plein te omarmen met bebouwing. Daardoor schuift het stationscomplex op naar de bestaande bebouwing.

Het station is een belangrijke opgave die het volgende omvat:

- uitbreiding en/of aanpassing sporen, (plus opheffing en sanering emplacement);

- een nieuw perron;
- een overkapping van noord naar zuid, over de sporen, passage en busplatform;
- bijzondere functies (kantoren, winkels, horeca, commerciële functies en wonen);
- uitbreiding en aanpassing infrastructuur ten behoeve van (hoogwaardig) openbaarvervoer, autobereikbaarheid, beheersing van calamiteiten, bevoorrading en taxi's;
- reizigersparkeren en parkeren ten behoeve van andere functies. Alle reizigersparkeervoorzieningen, uitgezonderd enige Kiss&Ride plaatsen, worden aan de noordzijde van het station gerealiseerd en vanaf de Stationslaan ontsloten. De toegangen naar de grote parkeervoorzieningen leveren geen hinder op de Stationslaan op.
- grootschalige fietsenstalling;
- voorpleinfuncties (noord en zuid)
- een interwijkverbinding voor fietsers en voetgangers noord-zuid.

Door de ligging op de grens van de binnenstad en Belcrum vormt het OV-Terminalcomplex een schakel tussen twee verschillende 'omgevingen'. Aan de noordkant is het gebouw om een aantal samenhangende redenen uitgebogen richting Belcrum met als doel om de stedenbouwkundige verweving tussen gebouw en bestaande stad te optimaliseren:

- In de eerste plaats begeleidt het gebouw nu de belangrijke verbinding tussen noord en zuid (Speelhuislaan - Willemstraat) veel vloeiender dan voorheen in het Masterplan. De Speelhuislaan wordt ruimtelijk door het stationsgebouw opgevangen doordat de gevel naar de laan is toegebogen.
- Door het uitbuigen van de gevel ontstaat ruimte voor een toegangsplein bij de entree van het stationsgebouw. Deze pleinen spelen aan beide zijden van het station een belangrijke rol als overgang tussen gebouw en omgeving. Aan de noordzijde ligt het plein in het gebouw en begeleidt een geleidelijkere overgang tussen station en buitenruimte dan voorheen het geval was. In het Masterplan was er ook een slinger in de Stationslaan getekend, maar die lag er nogal geforceerd in. In het huidige plan buigt de Stationslaan op dit punt op een natuurlijkere manier af.
- Naast ruimte voor een plein is er in het stationsgebouw aan de noordzijde nu ook ruimte geschapen voor woningen. Daardoor buigt de gevel van het stationsgebouw verder naar het noorden ter plaatse van Speelhuisplein. Met het toevoegen van woningen in het stationsgebouw wordt beoogd om aan deze zijde een veel levendiger milieu te maken dan alleen met stations- en kantorenfunctie. In het huidige plan wordt er nu aan beide zijden van de Stationslaan gewoond waardoor een sterkere ruimtelijke relatie tussen beide kanten van de weg kan ontstaan. De Stationslaan wordt daarbij gezien als een stadslaan waaraan gewoond, gewerkt en gewinkeld wordt en die veilig over te steken is.
- Doordat het stationsgebouw ter plaatse van het Speelhuisplein uitbuigt verdwijnt de 'tussenlaag' die in het Masterplan ingetekend stond tussen Speelhuisplein en Stationslaan. Het positieve effect daarvan in stedenbouwkundig opzicht is dat de ruimte tussen de woningen aan het Speelhuisplein en de nieuwbouw aan de overzijde wordt vergroot. Er is meer ruimte om een goede overgang tussen oud en nieuw te maken. Daartoe kunnen in de sfeer van inrichting van de openbare ruimte allerlei middelen worden ingezet.
- In samenhang daarmee ontstaat aan de zuidzijde van de Stationslaan en aan de oostzijde van het stationsgebouw een groter bouwveld in plaats van de twee kleinere aan weerszijden van de weg in het Masterplan. Dit biedt in stedenbouwkundig opzicht meer mogelijkheden om aan het knooppunt Stationslaan-Terheijdenseweg een ruimtelijk accent te maken.

Wat betreft de inpassing en aansluiting van de buitenruimte van de Belcrum op het OV-Terminalcomplex zijn de volgende opmerkingen te maken:

- Door het samenvloeien van de Speelhuislaan en de Stationslaan verandert de Speelhuislaan ter plaatse van het Speelhuisplein op logische wijze van buurtweg in ventweg. Op deze plek komen nieuw en oud samen.
- De Stationslaan als oost-west verbinding ten behoeve van het stationsverkeer wordt opgevat als een gewone stadstraat waaraan kantoren, winkels en woningen gelegen zijn. Deze straat is, zoals een gewone stadsstraat, veilig over te steken.
- Aan weerszijden van deze straat ontstaat een afwisseling tussen nieuw-nieuw en nieuw-oud waarbij een ontspannen ligging van de ventweg ter plaatse van het Speelhuisplein mogelijk wordt.
- De groenstructuur van de Speelhuislaan gaat over van bomenrij naar een te verbijsonderen groen ter plaatse van het samenvloeien met de Stationslaan naar de hoek Terheijdenseweg. De nieuwe bomenstructuur van de Stationslaan neemt de begeleidende functie over.

- Door het nieuwe station met zijn afwisselende functies ontstaat een ruimtelijk brede stadsstraat met veel adressen. De veelheid aan adressen zorgt voor stedelijk leven en sociale veiligheid, ook tijdens de avonduren.

3.6 Daglichttoetreding zuidelijk gelegen woningen

Op korte afstand van de terminal is aan de zuidzijde een appartementengebouw gelegen. De gemeente heeft Ingenieursbureau Nieman laten onderzoeken of de bewoners van deze appartementen negatieve gevolgen van de nieuwe terminal ondervinden in de vorm van vermindering van daglichttoetreding (Daglichttoetreding appartementen, stationsgebied Breda, d.d. 26 mei 2010).

De berekeningen zijn opgesteld met betrekking tot de daglichttoetreding, waarbij getoetst is aan zowel de eisen uit het Bouwbesluit 2003 voor bestaande bouw als voor nieuwbouw. In beide gevallen dienen belemmeringen buiten het eigen perceel buiten beschouwing te worden gelaten.

Omdat in de onderhavige situatie vermindering van daglichttoetreding mogelijk juist zal kunnen optreden vanwege belemmeringen buiten het eigen perceel, heeft de gemeente, in het kader van een goede ruimtelijke ordening, ook de situatie 'nieuwbouw+' laten onderzoeken, waarbij belemmeringen buiten het eigen perceel wel worden meegenomen. In het onderzoek is zowel de huidige situatie onderzocht als de situatie waarin het ontwerp voor het OVTC wordt gerealiseerd.

Hoewel dat niet meer relevant is, is óók de situatie onderzocht, waarbij sprake zou zijn van de mogelijkheden uit het bestemmingsplan Stationskwartier 2007 (dat voor het zuidelijk deel van het OVTC niet van kracht is geworden). Dat plan kende namelijk een vrijstellingsbevoegdheid die een hogere bebouwing mogelijk maakte. Die vrijstellingsbevoegdheid is in het voorliggende plan niet opgenomen.

Op dit moment, dus zonder het OVTC, voldoen alle woningen aan de eisen voor bestaande bouw. Indien wordt uitgegaan van de eisen voor nieuwbouw, dan voldoen 4 woningen op de begane grond niet aan de eisen in het kader van de daglichttoetreding.

Als echter rekening wordt gehouden met belemmeringen buiten de eigen perceelsgrenzen (= het zgn. wensbeeld), dan voldoen, bij realisatie van het OVTC, behalve de 4 al eerder genoemde woningen op de begane grond ook 6 woningen op de eerste verdieping niet aan de eisen voor nieuwbouw. Het onderzoeksrapport van Nieman gaat daarbij wel uit van de berekeningsmethodiek uit het Bouwbesluit, waarbij de zogenoemde krijtstreepmethode wordt toegepast.

De VVE verzet zich in zijn zienswijze tegen de toepassing van deze methodiek. Daarom is bij de boordeling van de zienswijze een vergelijking gemaakt tussen de mate waarin de daglichttoetreding van het betreffende verblijfsgebied dat grenst aan de zuidzijde van de OVTC in de oude planologische situatie wordt vergeleken met de nieuwe planologische situatie. Dit wordt in deze vergelijking uitgedrukt in een percentage waarin aan de geformuleerde norm nieuwbouw+ wordt voldaan.

Te ontvangen daglicht uitgedrukt in % van norm Nieuwbouw +

| | Bouwverordening | Bestemmingsplan | Vershil |
|----------------------------------|-----------------|-----------------|---------|
| Eerste verdieping, 6 woningen | 70 | 41 | - 29% |
| Tweede verdieping, 6 woningen | 72 | 54 | - 18% |

Voor wat betreft de 4 woningen op de begane grond die in de huidige situatie niet voldoen aan de nieuwbouweisen voor woningen is de feitelijke invloed van de bouw van het OVTC in ieder geval niet substantieel. Door de huidige belemmeringen bij de ramen aan de kant van het OVTC (balkons) is er rekenkundig geen afname en is derhalve ook niet de verwachting dat het aantal lux zal afnemen. Niet is uit te sluiten dat de beleving van daglicht, als gevolg van de verandering van uitzicht, negatief wordt beïnvloed door de komst van het OVTC c.q. het bestemmingsplan OVTC in vergelijking met de huidige inrichting van de straat.

Uit de vergelijking volgt dat voor geen van de woningen het woon- of leefklimaat onevenredig wordt aangetast. Ook in de huidige planologische situatie wordt niet voldaan aan de norm/wens Nieuwbouw+, als wordt gerekend zonder krijtstreepmethode en als de slaapkamers in het geheel buiten beschouwing worden gelaten. Hierbij is van belang dat in ieder geval ook na komst van het

bestemmingsplan OVTC aan de (minimale) eisen van het Bouwbesluit voldaan wordt. Hoewel zeker voor de 6 woningen op de eerste verdieping een substantiële invloed wordt verwacht is deze invloed niet dusdanig dat daaraan een groter gewicht moet worden toegekend dan aan het grote maatschappelijke belang dat met de onderhavige ontwikkeling is gemoeid.

Nu gebleken is dat de daglichtsituatie van 16 woningen door een bouwkundige aanpassing kan worden verbeterd is aan de bewoners van zestien appartementen het aanbod gedaan om een oplossing aan de gevel te realiseren om de daglichtsituatie in die appartementen te verbeteren.

3.7 Consequenties voor het onderhavige bestemmingsplan

Het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 maakt het realiseren van de terminal in de geplande vorm voor het overgrote deel reeds mogelijk. Dit geldt niet voor het zuidelijk gedeelte van de terminal. Om te waarborgen dat het toegestane programma blijft gelden voor de gehele terminal, wordt deze geheel opgenomen in het onderhavige bestemmingsplan. Door afstemming van het zuidelijk deel, voor wat betreft de bouwmogelijkheden, op het ontwerp voor het OVTC, wordt, naar het oordeel van de gemeente, voldoende rekening gehouden met de belangen van omwonenden.

Geconcludeerd kan worden dat, indien de functionele en ruimtelijke uitgangspunten middels de verbeelding en de regels worden verankerd, er met dit bestemmingsplan sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

HOOFDSTUK 4 Milieu en Landschap

4.1 Milieueffectrapportage

Ten behoeve van de ontwikkeling van het Stationskwartier is een m.e.r. procedure gevolgd voor de gehele Spoorzone. In paragraaf 2.5 is de algemene m.e.r. procedure beschreven. In paragraaf 3.4 is de verkeerscirculatie in relatie tot de MER weergegeven. In dit bestemmingsplan is rekening gehouden met de milieurelevante uitkomsten van de MER en deze zijn als volgt weer te geven:

- Bij alle alternatieven en varianten worden de bodemverontreinigingen gesaneerd, zodat er geen sprake is van onderscheidende zaken.
- Duurzaam bouwen en energie maken onderdeel uit van alle alternatieven, zodat geen van de alternatieven of varianten onderscheidend zijn.
- Gezien het feit dat het programma en de te verwachten transportstromen per spoor bij alle alternatieven en varianten identiek zijn, is er geen sprake van onderscheidende zaken bij het milieuthema externe veiligheid.
- Voor het milieuthema industrie- en spoorweglawaai wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief, alle andere alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar zijn.
- Voor het milieuthema wegverkeerslawaai geldt dat het voorkeursalternatief, de variant Spoorzone en de variant Stationslaan verlegd wel onderscheidend van elkaar zijn.

Variant Stationslaan verlegd

Dit is een variant die, behoudens ter hoogte van het nieuwe OV-Terminalcomplex, vergelijkbaar is met het voorkeursalternatief Spoorzone. Ter plaatse van het nieuwe OV-Terminalcomplex buigt de Stationslaan af en wordt als één geheel met het Speelhuisplein ontworpen en gereconstrueerd.

Bij de bestaande woningen, vallend buiten het bestemmingsplan Stationskwartier, zal de gevelbelasting ter plaatse van het deel van de Stationslaan dat wordt aangelegd minder gunstig zijn ten opzichte van de autonome ontwikkeling. Voor de nieuwe geluidgevoelige bestemmingen ter plaatse van de Stationslaan voor zover die nieuw aangelegd wordt, is de gevelbelasting vergelijkbaar met het voorkeursalternatief Spoorzone.

- Wat betreft cumulatie van de verschillende soorten geluid conform de methode Miedema laten het voorkeursalternatief en de verkeersvariant Spoorzone voor het milieuthema geluid het meest positieve beeld zien.
- In het kader van het MER is geconcludeerd dat de beschouwde alternatieven, met enkele lokale uitzonderingen, weinig tot niet onderscheidend zijn op het aspect luchtkwaliteit. De belangrijkste conclusies zijn dat:
 - De ontwikkeling van de Spoorzone langs een van de geschetste alternatieven niet leidt tot overschrijding van de norm voor stikstofdioxide. Daarmee scoren de alternatieven overwegend neutraal ten opzichte van het nulalternatief.
 - Voor de jaargemiddelde concentratie fijn stof nergens binnen het gebied een overschrijding van de norm wordt berekend.
 - De daggemiddelde concentratie fijn stof in alle alternatieven op alle wegvakken wordt overschreden. Het oppervlak van het gebied waarin de norm wordt overschreden neemt enigszins toe als gevolg van de uitbreiding van infrastructuur maar het aantal gevoelige bestemmingen (woningen) dat binnen de beïnvloedingszone ligt, daalt. Hieruit kan worden geconcludeerd dat de verslechtering plaatsvindt op de “minst erge wegvakken” en de verbetering wordt bereikt op wegvakken waar dit leidt tot minder beïnvloede woningen.
 - De verkeersvariant Spoorzone een relatief positief beeld laat zien. Als gevolg van de veranderende verkeersstromen wordt de gestelde norm voor fijn stof op de Speelhuislaan gehaald op 28 m1 uit de weg. De norm dient weliswaar op de weg zelf gehaald te worden, maar de inkrimping van de overschrijdingszones ten opzichte van het nulalternatief en het voorkeursalternatief kan wel als positief worden bestempeld. Beschouwd over het gehele plangebied verslechtert de situatie op 7 wegvakken, terwijl deze ook op 7 wegvakken verbetert.
 - Voor het milieuthema Ecologie wordt opgemerkt dat het voorkeursalternatief, de overige alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar zijn.

Versterking groene, autoluwe en lijnvormige karakter van de Speelhuislaan.

- De in het MER beschreven voorkeursalternatief, overige alternatieven en varianten zijn voor het milieuthema Geur niet onderscheidend van elkaar.
- Bij het milieuthema Water zijn het voorkeursalternatief, de overige alternatieven en varianten niet onderscheidend van elkaar. Vanuit het Meest Milieuvriendelijk Alternatief wordt de suggestie gedaan om:
 - Afvoer van regenwater uit het noordelijk deel van het plangebied naar de Waterakkers.
 - Toepassing van vegetatiedaken zodat extra buffercapaciteit in het afvoersysteem ingebracht wordt waardoor het risico op wateroverlast verder wordt beperkt. Naar verwachting heeft het isolerend effect van dit soort daken ook een positieve doorwerking op de energiehuishouding.

Het meest milieuvriendelijk alternatief omvat de voorkeursvariant met aanvullende mitigerende maatregelen. Mitigerende maatregelen worden waar mogelijk toegepast binnen het bestemmingsplan.

4.2 Bodem

Algemeen

Door het industriële verleden van Breda, is er plaatselijk bodemverontreiniging aanwezig. De gemeente Breda inventariseert zelf (mogelijk) verontreinigde locaties en combineert deze informatie met de vele bodemonderzoeken die worden uitgevoerd bij bouw, aan/verkoop en grondverzet. Al deze informatie is beschikbaar in bodeminformatiesystemen en wordt gebruikt bij beoordeling en advisering. Nadere informatie is te verkrijgen bij de afdeling Wonen en Milieu.

Naast de bodemkwaliteit speelt er meer in de ondergrond. Denk aan installaties voor Warmte-Koude Opslag (WKO), kabels en leidingen, archeologie, etc. Het meenemen van de ondergrond in de planvorming geeft ruimtelijke, milieukundige en financiële voordelen. Door de ondergrond efficiënt in te richten kan een gemeente functies als waterberging en Warmte-Koude Opslag zo goed mogelijk realiseren. Alleen door slim gebruik van de ondergrond blijft deze schatkamer voor biodiversiteit, milieukwaliteit, schoon water, cultuurhistorie en geologie beschermd. De gemeente Breda vraagt dan ook in het bijzonder aandacht voor:

- a. Grondwateronttrekkingen. Bij onttrekking en lozing van grondwater zullen voor zover relevant ingevolge de Grondwaterwet, de Wet Verontreiniging Oppervlaktewateren en de Lozingsregeling riolerings meldingen c.q. aanvragen voor vergunningen moeten worden ingediend.
- b. Plaatsing WKO installaties. Deze kunnen niet overal geïnstalleerd worden: mogelijk is er ongewenste beïnvloeding van een andere WKO installatie of een grootschalige grondwaterverontreiniging. De gemeente wil alle installaties registreren, dus zowel open als gesloten systemen. Voor een open systeem is bovendien vergunning van de provincie nodig. Nabij en binnen het plangebied is bekend dat de heren van Breda, Drie hoefijzers zuid en OV-Terminalcomplex mogelijk reeds werken of gaan werken met een WKO systeem.
- c. Archeologische waarden, bij een bestemmingswijziging is afstemming met de afdeling archeologie nodig.

Regelgeving

De tijd dat bodemverontreiniging geheel moet worden weggenomen is voorbij. Begin 2009 heeft de gemeente Breda haar eigen bodembeleid vastgesteld middels de nota 'De Bredase grondslag'. Hierin wordt de landelijke beleidslijn van saneren naar functie verder ingevuld. Tegenwoordig hoeven alleen de zogeheten 'ernstige' verontreinigingen aangepakt te worden. De aanpak wordt afgestemd op de functie. De belangrijkste criteria voor de keuze van maatregelen zijn de risico's voor gezondheid of milieu die de verontreiniging kan vormen. In de praktijk blijken er gelukkig niet vaak risico's te zijn voor de gezondheid van mensen. Milieurisico's komen wel voor, maar meestal gaat het erom dat de ontwikkeling afgestemd wordt op eventueel aanwezige verontreiniging.

Onderzoek

Om kansen te benutten en problemen te voorkomen is het van belang dat er bij bouw en ontwikkeling tijdig kennis is van de bodemkwaliteit. Deels bewaakt de gemeente dit door in voorkomende gevallen een bodemtoets te verlangen. De uitkomsten hiervan toetst de gemeente aan de Wet bodembescherming, landelijke circulaires en het Bredase bodembeleid. Zo wordt bepaald waaraan de kwaliteit van de bodem moet voldoen en of er maatregelen als beheer of sanering nodig zijn. De uiteindelijke bodemkwaliteit moet steeds voldoen aan de functie.

De bodem is een bepalende factor om tot een duurzame inrichting van een gebied te komen. De bodem moet daarvoor voldoen aan diverse wettelijke regelingen, maar meestal ook aan technische voorwaarden die gesteld worden vanuit de ontwikkeling.

De natuurlijke kwaliteit van de bodem kan per gebied variëren. De gemeente Breda heeft een Bodemkwaliteit- en functiekaart vastgesteld, overeenkomstig het Besluit bodemkwaliteit. De bodemkwaliteitskaart is vastgesteld op basis van lokale achtergrondgehalten. Op de functiekaart is de gemeente ingedeeld in de functies 'wonen', 'industrie' en 'niet ingedeeld'. De kwaliteit van de grond die op een locatie gebruikt wordt moet voldoende zijn voor de functie van het gebied. Het gaat hierbij om de natuurlijke achtergrondkwaliteit, verontreinigde locaties zijn van deze kaart uitgesloten. Voor locaties die (door menselijk handelen) zijn verontreinigd geldt het gebruikelijke onderzoeks- en saneringstraject. In verband met de huidige bebouwing of het huidige gebruik van enkele gebieden, zal na de sloop van gebouwen of bij beëindiging van het huidige gebruik mogelijk aanvullend onderzoek nodig zijn.

Stationszone algemeen:

Het traject van de Stationszone (Stationslaan inclusief bebouwing tussen de Belcrumweg en de Terheijdenstraat/-seweg) ligt in de wijk Belcrum en in de wijk Linie. Volgens de bodemfunctie kaart hebben beide wijken wel dezelfde functie, namelijk de functie wonen. Volgens de bodemkwaliteitskaart echter hebben de wijken Belcrum en Linie een verschillende bodemkwaliteit. De wijk Belcrum heeft de kwaliteit "Wonen" en de wijk Linie de kwaliteit "Achtergrondwaarden". Dit betekent, indien op een gebiedsdeel sprake is van overtollige grond deze niet zonder meer kan worden toegepast op het andere gebiedsdeel. Om dit wel mogelijk te maken is een eenvoudig bodemonderzoek, wat voldoet aan het gestelde van de NEN 5740, nodig. Zo kan de kwaliteit van de overtollige grond afkomstig van het ene gebiedsdeel getoetst kan worden aan de kwaliteit van de ontvangende bodem van het andere gebiedsdeel (Standstil- beginsel).

Het gebied Stationszone wordt gekenmerkt als gebied waar in het verleden veel bedrijvigheid heeft plaatsgevonden. Hieronder is een opsomming opgenomen van alle verontreinigingskernen die zich bevinden binnen de Stationszone.

Gebied Belcrum:

In het gebied tussen de Belcrumweg en de Terheijdenseweg zijn, in nagenoeg het hele gebied, diffuus verspreide bodemvreemde materialen waargenomen. De bodemvreemde materialen bestaan uit puin en/of kolengruis en in mindere mate sintels en/of slakken. In de grond zijn over het algemeen licht verhoogde gehalten aan PAK en metalen aangetoond. Onderstaand overzicht is een opsomming van de kernen van bodemverontreiniging die in eerder uitgevoerde bodemonderzoeken, in het kader van de ontwikkelingen op beide gebiedsdelen, zijn aangetroffen. Het overzicht geeft alleen die verontreinigingskernen weer die zich bevinden binnen de Stationszone.

Voormalig van Gend en Loos- terrein:

- d. Op het meest westelijke deel van het terrein bevinden zich 3 verontreinigingskernen in het geplande tracé, waarvan in 2 gevallen het grondwater ernstig is verontreinigd. Aan de voorzijde van de voormalige goederen loodsen hebben in het verleden 2 tanks gelegen. De bovengrond tot 1 meter is verontreinigd met minerale olie. Verder zijn op het noordelijk deel van het van Gend en Loos terrein slechts lichte verontreinigingen aan PAK en minerale olie in de grond aangetroffen. Het grondwater is hier licht verhoogd met metalen.
- e. Nabij de voormalige douanekantoor (ten zuiden van de voormalige goederen loodsen) is sprake van een verontreiniging van minerale olie in de boven en ondergrond, tevens is hier sprake van een grondwaterverontreiniging met minerale olie.
- f. Ten zuiden van de onder b genoemde verontreiniging is sprake van een ernstige koperverontreiniging in grond en grondwater. Tevens is het grondwater ook nog sterk verontreinigd met PAK.

Tot op heden zijn de onder a, b en c genoemde verontreinigingen nog niet gesaneerd.

Voormalige kolenopslag van NS:

Op het middelste deel van het Belcrum- terrein is vroeger een kolenopslag geweest. Deze verontreiniging is inmiddels door de Stichting Bodemsanering NS gesaneerd.

Voormalig terrein van de Fa. Cerutti (terrein achter de woningen Speelhuislaan 9 t/m 19)

Op het terreindeel waar de toekomstige Stationslaan inclusief bebouwing richting de huidige Speelhuislaan afbuigt is vroeger een opslag van chemicaliën geweest. Hierdoor is bodemverontreiniging, zowel in de grond alsmede in grondwater, ontstaan van vluchtige gechloreerde koolwaterstoffen.

Een grondsanering heeft inmiddels plaatsgevonden. Het verontreinigde grondwater is nog niet gesaneerd.

Voormalige Lunetgracht

Deze Lunetgracht heeft gelopen vanaf de Mark tot aan de Terheijdenseweg (Lunet). Mogelijk komt de Stationszone op deze voormalige gracht. Vermoedelijk zal het dempingmateriaal veel bijmengingen bevatten in de vorm van puin sintels en kool. Wellicht is het noodzakelijk dat hier grondverbetering moet worden toegepast.

Gebied kruising Speelhuislaan/ Terheijdenseweg (voormalig lunet Coehoorn):

Ten oosten van de meubelzaak zijn plaatselijk in de ondergrond (1,50- 4 m1 –m.v.) sterk verhoogde gehalten aan zware metalen en PAK en matig verhoogde gehalten minerale olie aanwezig. In het grondwater zeer lokaal een matig verhoogd gehalte Ni.

Gebied Linie (voormalig Brouwerij- terrein):

Ook in dit gebied zijn in nagenoeg het hele gebied, diffuus verspreide bodemvreemde materialen waargenomen. De bodemvreemde materialen bestaan uit puin en/of kolengruis en in mindere mate sintels en/of slakken. In de grond komen metalen, PAK en minerale olie over de gehele locatie verhoogd voor.

Terreindeel van de puinwal (noordelijke terreingrens):

Op dit terreindeel heeft een nul-onderzoek plaatsgevonden naar de kwaliteit van de bovengrond. Op het oostelijke deel van de onderzoekslocatie komen PAK sterk verhoogd voor.

- g. Ter plaatse van het voormalige volgoed magazijn is inmiddels een bodemsanering uitgevoerd. Hier is de bodem gesaneerd tot de tussenwaarde. De sanering was gericht op minerale olie en PAK, en heeft zich beperkt tot de bovenste meter, en het grondwater. Tevens heeft hier ook een sanering plaatsgevonden op asbest.
- h. Ten oosten van het volgoed magazijn heeft eveneens een bodemsanering (grond en grondwater) plaatsgevonden. Deze sanering was ook gericht op minerale olie. Het grondwater is tot de tussenwaarde gesaneerd. De bovengrond is gesaneerd tot waarde waarbij de functie "wonen en parkeren" is toegestaan (BGW II).
- i. Het resterende terreindeel voldoet aan BGWII In het tracé van de gasleiding is een restverontreiniging blijven zitten ter hoogte van de Christiaan Huygenstraat (ter plaatse van de noordelijke ingang), en er is verontreinig blijven zitten daar ter plaatse van de gasleiding ter plaatse van de toekomstige HOV- baan.

De overige verontreinigingen op het voormalig Brouwerij-terrein maken geen deel uit van de Zone Stationslaan.

Conclusies

Voor de uitvoering dient een grondbalans opgesteld te worden en dient gestreefd te worden naar een gesloten grondbalans. Getracht moet worden om in de gebiedsdelen Belcrum en Linie zoveel mogelijk te werken met een gesloten grondbalans. Om uitwisseling van overtollige grond tussen de beide gebiedsdelen mogelijk te maken, is het nodig dat een bodemonderzoek wordt uitgevoerd ter plaatse van het toekomstig tracé. Dit ter toetsing of het mogelijk is om overtollige grond van het ene gebiedsdeel te toetsen aan de ontvangende bodem op het andere gebiedsdeel. Indien er ondanks toch sprake is dat er sprake is van overtollige grond, dan moet tijdig vastgesteld worden welke grond overtollig is. Zodat er tijdig partijkeuringen uitgevoerd kunnen worden. Met de gegevens van de partijkeuringen kan tijdig gezocht worden naar afzet mogelijkheden van de overtollige grond.

Onderzoek mechanische kwaliteit combineren met milieuonderzoek.

Op de kruising Speelhuislaan/ Terheijdenseweg heeft het Lunet Coehoorn gelegen. De kwaliteit van het dempingsmateriaal is onbekend. Mogelijk is de stationszone deels geprojecteerd op de vroegere Lunetgracht. Ook van de Lunetgracht is de kwaliteit van het dempingsmateriaal onbekend. Dit onderzoek kan goed gecombineerd worden met het milieu onderzoek.

Onderzoek naar toepassing van gereinigd zand.

Het Besluit bodemkwaliteit staat het gebruik van gereinigd zand onder voorwaarden toe. Als de hoeveelheid toe te passen zand 5000 m³ of meer is, dan is de toepassing van gereinigd zand zonder meer mogelijk. In een weg geldt wel een minimale laagdikte van 50 cm. Gereinigd zand afkomstig van een grond- wasinstallatie voldoet aan de eisen "zand voor Zandbed", en is voorzien van alle keuringscertificaten.

Onderzoek grondwater

In het grondwater zijn op diverse plaatsen verontreinigingen aangetroffen indien grondwater wordt onttrokken of waterdichte lagen worden doorboord dient rekening te worden gehouden met de verontreinigingen ter plaatsen en in de nabijheid.

Aanvullend onderzoek na sloop of buiten gebruikname.

Nadat er gebouwen gesloopt zijn of terreinen niet meer in gebruik zijn is eventueel naderonderzoek naar de kwaliteit van de bodem mogelijk.

Met inachtneming van het bovenstaande staat het aspect bodem de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

4.3 Water

Algemeen

Huidige situatie

Binnen het plangebied is geen oppervlaktewater aanwezig. Het dichtstbijzijnde oppervlaktewater is de rivier de Mark die grenst aan de westzijde van het plangebied. Ten zuiden van het plangebied loopt de singel die ten zuidwesten van het plangebied overloopt op de Mark.

Binnen het plangebied ligt een gemengd rioolstelsel. Dit betekent dat het afvalwater en het hemelwater samen worden afgevoerd. Dit water wordt via het rioolstelsel van de gemeente Breda afgevoerd naar de waterzuivering Nieuwveer, ten noorden van Breda. Van hieruit wordt het afgevoerd naar het Hollands Diep.

Het plangebied is deels verhard. Een groot deel, met name het rangeerterrein is onverhard.

Beleid

Het overheidsbeleid is er op gericht om het watersysteem op orde te brengen en vervolgens op orde te houden. Dit betekent dat er zo min mogelijk wateroverlast ontstaat en dat de waterkwaliteit voldoende is. Het beleid van het waterschap is gericht op het voorkomen van rechtstreekse lozingen op het oppervlaktewater. De voorkeursvolgorde voor het omgaan met hemelwater is 'vasthouden, bergen, afvoeren'. Ten aanzien van de waterkwaliteit is de voorkeursvolgorde: 'schoonhouden, scheiden en zuiveren'.

Voor nieuwbouwinitiatieven en bij grootschalige renovaties is het uitgangspunt dat deze 'waterneutraal' zijn. Dit betekent dat de ontwikkelingen niet leiden tot verslechtingen aan het watersysteem. Voorkomen moet worden dat het hemelwater versneld afvoert ten gevolge van een toename van het verhard oppervlak. Het hemelwater van de schone oppervlakken wordt bij voorkeur gescheiden van het vuilwater afgevoerd.

Om de waterkwaliteit te verbeteren, wordt waar mogelijk schoon verhard oppervlak afgekoppeld van het rioolstelsel. Deze oppervlakken krijgen een eigen afvoervoorziening, waardoor het gemengd stelsel minder wordt belast. Hiermee wordt het aantal overstort gebeurtenissen met vervuild water vanuit het gemengde stelsel verminderd. Voor daken, goten en overige regenwatervoorzieningen en wegverhardingen dienen bij voorkeur niet-uitlogende bouwmaterialen te worden gebruikt.

Om te voorkomen dat water versneld wordt afgevoerd dienen retentievoorzieningen te worden aangelegd, indien het verhard oppervlak toeneemt en indien bestaand verhard oppervlak wordt afgekoppeld. Bij een toename van het verhard oppervlak dient een retentievoorziening van 780 m³ aangelegd te worden per ha verhard oppervlak (toename). De retentiecapaciteit die moet worden aangelegd bij afkoppeling van bestaand verhard oppervlak is afhankelijk van de situatie. Als richtlijn wordt hiervoor 150 m³ per ha verhard oppervlak aangehouden.

Sinds kort is de nieuwe Waterwet van kracht geworden. In deze wet wordt duidelijker omschreven wie waar verantwoordelijk voor is. Een van de zaken die hier uit voortvloeien is dat een particulier in eerste instantie zelf verantwoordelijk is voor de verwerking van het hemelwater en grondwater op zijn eigen terrein. In dit kader verwacht de gemeente in de toekomst meer inspanning van de particulier om zelf maatregelen te nemen om wateroverlast te voorkomen. Dit uitgangspunt is opgenomen in het door de gemeenteraad vastgestelde 'Verbreed Gemeentelijk rioleringsplan'. Hierbij kan gedacht worden aan de aanleg van retentievoorziening op eigen terrein bijvoorbeeld met groene daken en waterpasserende verharding.

Invloed bestemmingsplan

De waterhuishouding wordt met name beïnvloed door de toename van het verharde oppervlak en de vervanging van het gemengde rioolstelsel door een gescheiden stelsel. Om te voorkomen dat het watersysteem hierdoor negatief wordt beïnvloed, dient voldoende retentiecapaciteit aangelegd te worden.

De toename van het verhard oppervlak binnen het plangebied van het BP Stationskwartier wordt geschat op 13 ha. Daarnaast zal circa 4 ha bestaand verhard oppervlak worden afgekoppeld. Dit betekent dat een retentiecapaciteit van $13 \times 780 + 4 \times 150 = 10.740 \text{ m}^3$ aangelegd dient te worden om de negatieve invloed op het watersysteem te compenseren.

De retentievoorzieningen dienen in eerste instantie binnen het plangebied aangelegd te worden. Mogelijkheden hiervoor zijn infiltratie/ bergingsvoorzieningen onder het maaiveld van de openbare ruimte en berging op de daken, bijvoorbeeld in de vorm van groene daken. Met name in de groene daken van de parkeerkeizers kan veel waterberging worden gerealiseerd.

Indien er geen of onvoldoende waterberging aangelegd wordt binnen het plangebied, dient buiten het plangebied waterberging aangelegd te worden. Een mogelijkheid hiervoor is de uitbreiding van de Belcruhaven in het Havenkwartier. Omdat de ontwikkelingen van het Havenkwartier zijn uitgesteld, zal deze mogelijkheid niet tijdig kunnen worden benut. Een andere locatie voor waterberging is de Emerput. Het is echter nog niet duidelijk of dit een reële mogelijkheid is.

Een definitieve keuze voor het watersysteem zal bij de verdere uitwerking worden gemaakt. Uitgangspunt hierbij is dat de ontwikkelingen waterneutraal zijn. Het bestemmingsplan biedt voldoende mogelijkheden om de retentie binnen het plangebied te realiseren. Dus ook als er geen geschikte locatie buiten het plangebied wordt gevonden, kan voldaan worden aan deze eis.

Er zal zo veel als mogelijk gebruik gemaakt worden van niet uitlogende bouwmaterialen om te voorkomen dat de waterkwaliteit afneemt.

De verdere uitwerking van de waterhuishouding zal in samenspraak met het waterschap plaats vinden. Het waterschap dient ontheffing te verlenen voor het lozen van het hemelwater op het oppervlaktewater.

Al met al zal het watersysteem niet negatief worden beïnvloed ten gevolge van de ontwikkelingen en is de uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan dan ook gewaarborgd.

Watertoets

Deze waterparagraaf is in overleg met het Waterschap Brabantse Delta tot stand gekomen. Hiermee is voldaan aan de watertoets.

4.4 Ecologie

Algemeen

Natuur en groen wordt over het algemeen positief gewaardeerd. Zowel in als buiten de stad vertoeven veel mensen graag in de bossen en de parken in en rond de stad. De aanwezigheid van voldoende groen op een bereikbare afstand bepaalt voor een belangrijk deel de leefbaarheid van een woonwijk. Ook de aanwezigheid van dieren, bijvoorbeeld vogels, in de stad wordt over het algemeen als positief ervaren. De aanwezigheid van voedsel-, nest- en rustgebied is voor deze dieren essentieel. Zowel groen als de aanwezigheid van stadsvogels leveren een bijdrage aan de leefbaarheid en daarmee aan het vestigingsklimaat. Hiermee vormt de aanwezigheid van dieren in de stad doorgaans een kwaliteit van de openbare ruimte.

Beleid

De doelstelling van het natuurbeleid is het behoud, het herstel en de ontwikkeling van nationaal en internationaal belangrijke ecosystemen. In 1990 is hiertoe de ecologische hoofdstructuur (EHS) door het rijk vastgesteld in het "Natuurbeleidsplan". Aansluitend heeft de provincie de Groene hoofdstructuur (GHS) vastgesteld in het "Streekplan Noord-Brabant (1992)". In het streekplan uit 2002 is de GHS enigszins aangepast. In de GHS zijn de elementen uit de EHS opgenomen.

In de GHS zijn op de eerste plaats de al aanwezige grotere natuurgebieden opgenomen. Daarnaast bestaat het voornemen om de ecologische structuur uit te breiden met zogeheten 'ecologische verbindingzones'. Deze ecologische verbindingzones moeten robuuste verbindingen zijn, die de grotere natuurgebieden met elkaar verbinden, zodat uitwisseling van populaties uit de verschillende gebieden mogelijk wordt. Hiermee wordt de levensvatbaarheid van de populaties vergroot.

Om deze doelstelling te bereiken dienen de bestaande GHS-elementen te worden beschermd en de gewenste uitbreiding hiervan mogelijk gemaakt te worden. Dit dient onder andere te gebeuren door de bestaande elementen veilig te stellen en de uitbreiding mogelijk te maken in bestemmingsplannen. Het gebied maakt geen deel uit van de EHS of GHS.

Onderzoek Flora- en faunawet

Het plangebied Stationskwartier maakte grotendeels deel uit van de quick scan en een aanvullend vleermuizenonderzoek die in 2004 hebben plaatsgevonden. Deze quick scan is door een veldbezoek geactualiseerd in april 2010 waarbij rekening is gehouden met wetwijzigingen inzake de Flora- en faunawet en de huidige toestand van het terrein.

Flora

De begroeiing wordt gekenmerkt door mossen, korstmossen en hogere planten van voedselarme gronden als struikheide en spontane opslag van braam, berk, brem en esdoorn. Door het schrale karakter en de structuurvariatie zijn waardevolle overgangen ontstaan van open naar gesloten gedeelten. Planten die waarvoor en beschermingsregime geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen worden niet verwacht.

Fauna

Binnen de beplantingen langs het huidige rangeerterrein komen algemene broedvogels van struweel voor. Daarnaast biedt het gebied foerageergebied voor rondom het rangeerterrein broedende vogels waaronder de huismus. Deze soort en zijn leefgebied zijn tegenwoordig jaarrond beschermd waarbij een ontheffing voor ruimtelijke ontwikkelingen niet meer mogelijk is. Tijdens een bezoek werden twintig tot dertig foeragerende mussen aangetroffen op het grote braamstruweel en in de bosschages aan de rand van het gebied direct ten noorden van het struweel. Daarnaast worden kleinere aantallen mussen aangetroffen in de overige bosschages aan de noord- en zuidrand van het spooreplacement. Gezien het aanbod aan zaden en insecten is het gebied hierbij jaarrond van belang als foerageergebied. Met name het insectenaanbod vormt binnen stedelijk gebied vaak een beperkende factor. Daarnaast vinden de mussen in het braamstruweel een veilige slaapplek en biedt het braakliggende terrein mogelijkheden voor zandbaden.

Betreffende zoogdieren worden op het spoorwegemplacement louter algemene soorten verwacht waarvoor vrijstelling geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals bunzing, bosspitsmuis en veldmuis. Binnen de te slopen huizen aan het Speelhuisplein kunnen mogelijk beschermde vleermuissoorten aanwezig zijn. Beschermde soorten insecten, vissen, amfibieën en reptielen worden niet verwacht.

Conclusie

De conclusies betreffende beschermde soorten is dat de voorgenomen ingreep een negatief effect heeft op het leefgebied van de huismus in het ten westen van het stationsgebouw gelegen gebied. Het betreft hier met name de functie als foerageergebied, zandbad en schuilplaats die binnen het plan verloren zal gaan. Hiervoor is geen ontheffing mogelijk. Dit betekent dat in de plannen een negatief effect op deze soort voorkomen moet worden. Gezien het habitat van deze soort bieden de huidige plannen voldoende aanknopingspunten voor aanpassingen die het gebied geschikt kunnen houden voor de soort. Momenteel vindt een inventarisatie plaats van de kansen die aanwezig zijn voor deze soort. Op basis van deze kansen worden mitigerende maatregelen uitgevoerd zodat negatieve effecten voorkomen worden en geen sprake is van overtreding van de Flora- en faunawet. Mitigatie in de plannen is hierbij noodzakelijk omdat geen ontheffing kan worden verkregen. Door de kansen die er binnen het gebied liggen vormt de Flora- en faunawet geen belemmering voor de uitvoering van het plan.

Voordat gebouwen worden gesloopt dient zeker te zijn dat deze niet worden gebruikt door vleermuizen of jaarrond beschermde gebouwbewonende vogels als huismussen of gierzwaluwen.

4.5 Externe veiligheid

Algemeen

Reeds in het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 is het onderwerp externe veiligheid voor dit gebied als onderdeel van het grotere Stationskwartier beoordeeld. Deze beoordeling (d.d. december 2004) is nog steeds van kracht. Dit omdat enerzijds de voor deze beoordeling gebruikte inputgegevens nog actueel zijn. Anderzijds is de Tweede Kamer door de minister van I&M (voorheen V&W) met een schrijven d.d. 9 juli 2010 (kenmerk 30373 nr. 42) wel op de hoogte gebracht dat de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven, IPO en VNG op hoofdlijnen hebben ingestemd met het Rijksontwerp Basisnet Spoor voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, maar dit is nog niet in formele wet- en regelgeving omgezet. Naar verwachting zal dit in de loop van 2012 gebeuren.

Externe veiligheid heeft betrekking op de risico's die mensen lopen. Het plaatsgebonden risico heeft betrekking op risico's van mensen als ze onbeschermd zijn. Het groepsrisico heeft betrekking op mensen tijdens hun verblijf in een gebouw ten gevolge van mogelijke ongelukken met gevaarlijke stoffen bij bedrijven en transportverbindingen (wegen, spoorwegen, waterwegen en buisleidingen). Omdat de gevolgen van een ongeluk met gevaarlijke stoffen groot kunnen zijn, zijn de aanvaardbare risico's vastgelegd in diverse besluiten en regelingen.

De belangrijkste zijn:

1. Circulaire Zonering langs hogedruk aardgastransportleidingen van 1984.
2. Circulaire Risiconormering vervoer gevaarlijke stoffen van 2004.
3. Besluit externe veiligheid inrichtingen van 2004.

De normen in de besluiten zijn vastgelegd in de vorm van grenswaarden en richtwaarden. De grenswaarden geven de milieukwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste in stand moet worden gehouden. De richtwaarden geven de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip zoveel mogelijk moet zijn bereikt en die, waar zij aanwezig is, zoveel mogelijk in stand moet worden gehouden. Ruimtelijke ontwikkelingen moeten worden getoetst aan bovengenoemde normen. De ontwikkelingen zijn niet toegestaan als deze leiden tot een overschrijding van de grenswaarden, terwijl van de richtwaarden gemotiveerd kan worden afgeweken.

Het externe veiligheidsrisico wordt uitgedrukt in het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het plaatsgebonden risico is de kans dat iemand die zich op een bepaalde plaats bevindt, komt te overlijden ten gevolge van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Het beleid is er op gericht om geen personen in kwetsbare objecten (zoals woningen, scholen, ziekenhuizen en grote kantoren) en zo min mogelijk personen in beperkt kwetsbare objecten (zoals sportcomplexen en kleine kantoren) bloot te stellen aan een plaatsgebonden risico dat hoger is dan 10^{-6} per jaar. Het plaatsgebonden risico wordt weergegeven door een lijn op een kaart die de punten met een gelijk risico met elkaar verbindt (zogenoemde risicocontour). Nieuwe ontwikkelingen van kwetsbare objecten binnen de risicocontour van 10^{-6} per jaar zijn niet toegestaan. Nieuwe ontwikkelingen van beperkt kwetsbare objecten zijn ongewenst, maar wel toegestaan indien gemotiveerd kan worden waarom dit noodzakelijk is. Daarnaast dient aangetoond te worden dat er afdoende maatregelen worden genomen om de risico's en de gevolgen van een eventueel ongeval te beperken.

Het groepsrisico is een maat voor de kans dat een bepaald aantal mensen overlijdt als direct gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. De hoogte van het groepsrisico hangt af van de kans op een ongeval, het effect van het ongeval, het aantal personen dat in de omgeving van de bron (inrichting of transportroute) verblijft en de mate waarin de personen in de omgeving beschermd zijn tegen de gevolgen van een ongeval.

Het groepsrisico wordt weergegeven in een grafiek met op de horizontale as het aantal dodelijke slachtoffers en op de verticale as de kans per jaar op tenminste dat aantal slachtoffers. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de calamiteit. Het groepsrisico laat zich niet in de vorm van een risicocontour op een kaart weergeven, maar kan wel worden vertaald in een dichtheid van personen per hectare. Hoe meer personen per hectare in het invloedsgebied van een hier bedoeld ongeval aanwezig zijn, hoe groter het aantal (potentiële) slachtoffers is. Het ijkpunt, waarbinnen gezocht moet worden naar maatschappelijk aanvaardbare grenzen, voor het groepsrisico is vastgelegd in een oriëntatiewaarde. Langs transportverbindingen zijn de oriëntatiewaarden 10^{-4} per jaar voor 10 slachtoffers, 10^{-6} per jaar voor 100 slachtoffers, 10^{-8} per jaar voor 1000 slachtoffers etc.

Op grond van artikel 13 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen is het vereist invulling te geven aan de Verantwoordingsplicht bij het opstellen van een bestemmingsplan als het plangebied is gelegen binnen het invloedsgebied van een risicobron. Voor het groepsrisico ten gevolge van transportbronnen is de Circulaire Risiconormering Vervoer Gevaarlijke Stoffen gepubliceerd. Ook deze circulaire kent het principe van de verantwoordingsplicht.

In het plangebied hoeft alleen rekening worden gehouden met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor (via de Brabantroute), aangezien de Gasunie schriftelijk heeft aangegeven dat de nu nog aanwezige hoge druk aardgastransportleiding (ontwerpdruk 25 bar, diameter 12" en wanddikte 7 mm) in juni 2011 buiten bedrijf wordt gesteld.

Transport per spoor

Voor het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zijn in het verleden diverse onderzoeken uitgevoerd. Gezien het feit dat, zoals bovenstaand is verwoord, het Basisnet Spoor nog niet in wet- en regelgeving is omgezet, wordt bij het vaststellen van de externe veiligheidssituatie binnen het plangebied Stationskwartier uitgegaan van het laatste onderzoek van december 2004.

In deze risico-analyse zijn inputgegevens als bijvoorbeeld de sporenlayout, de snelheid waarmee mag worden gereden en toegepaste beveiligingssystemen verwerkt. Bij andere belangrijke inputgegevens, de (toekomstige) vervoers- en aanwezigheidsgegevens, is uitgegaan van:

- De beleidsvrije vervoersprognose die door ProRail in 2003 is opgesteld en door de toenmalige minister van V&W in april 2004 naar de Tweede Kamer is gestuurd. In een schrijven van de ministers van VROM en V&W d.d. 13 maart 2006 is door het Rijk (nogmaals) bevestigd dat de gemeente Breda voor het vastleggen van de externe veiligheidssituatie in het plangebied Stationskwartier van deze prognose uit mocht gaan.
- De functies en m², en daaraan gerelateerd de hoeveelheid aanwezigen, voor het plangebied Stationskwartier, zoals verwoord in de structuurvisie Spoorzone 2025.

Conclusie uit deze berekeningen is dat de PR-contour (10⁻⁶-contour) in de toekomstige situatie binnen de sporenbundel blijft. Voor het GR geldt dat dit (aanzienlijk) zal dalen, maar niet (zoals eerder wel verwacht) onder de oriëntatiewaarde zal komen te liggen. Hiervoor is in het eerder genoemde bestemmingsplan Stationskwartier ook verantwoording afgelegd en met het vaststellen van het bestemmingsplan door de Gemeenteraad van Breda geaccepteerd.

Voor de volledigheid wordt opgemerkt dat de conclusie uit berekeningen die in het kader van het Basisnet Spoor zijn uitgevoerd hetzelfde zijn.

De overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR betekent dat in ieder geval de Rampenbestrijdingsplannen en aanvalsplannen van de brandweer moeten worden aangepast om te proberen ernstige gevolgen van een calamiteit te voorkomen. Verder zal de gemeente Breda zich inzetten om met de verdere invulling van de stedenbouwkundige opzet en het nemen van preventieve maatregelen de risico's voor de aanwezigen te verlagen.

Verantwoording Groepsrisico

Voor de verantwoording van het GR zijn de transportgegevens, het bouw- en ontwikkelingsprogramma en de uitkomsten voor het PR en GR van evident belang, maar om een goede en transparante toetsing van het externe veiligheidsniveau uit te kunnen voeren, zijn nog een aantal criteria van belang zoals mogelijke alternatieven, zelfredzaamheid, beheersbaarheid/bestrijdbaarheid en mogelijke risicoreducerende maatregelen.

Mogelijke alternatieven

In het SRUP (1995), een nadere uitwerking van het streekplan op het niveau van de stadsregio, wordt een voorkeur uitgesproken voor woningbouwontwikkeling die leidt tot een verdere verdichting van het bestaand stedelijk gebied. Een toekomstige uitbreiding van het stadsregionale voorziening pakket en de mogelijkheden voor intensieve vormen van bedrijvigheid en woningbouw ziet de regio vooral in de Spoorzone gelokaliseerd. De plannen rond het station Breda zijn in 1998 door de Tweede Kamer voorlopig geplaatst op de lijst van Nieuwe Sleutelprojecten (stationsontwikkelingsprojecten van internationale betekenis). Deze status leidt al snel tot een verkenning van de mogelijkheden en kansen voor de ontwikkeling van de Spoorzone tot een toplocatie voor de functies wonen, werken en voorzieningen en een internationaal transferium. Uit deze verkenning (Breda 2000) blijkt dat de ontwikkeling van het Sleutelproject Breda kansrijk is en in overeenstemming met de doelstellingen van de rijksoverheid. In januari 2000 wordt het project daarom definitief toegevoegd aan de lijst van

Nieuwe Sleutelprojecten.

Het project sluit goed aan op de doeleinden van het Streekplan Noord-Brabant 2002. De provincie streeft in haar ruimtelijk beleid naar zuinig ruimtegebruik. Dit betekent dat bij het zoeken naar ruimte voor wonen, werken en voorzieningen de mogelijkheden binnen de bestaande kom zo goed mogelijk moeten worden benut. Het accent moet liggen op inbreiden en herstructureren. In de stedelijke regio's en met name in de grote steden ligt bovendien een intensiveringopgave op belangrijke infrastructurale knooppunten. Daarnaast zet de provincie in op het meervoudige ruimtegebruik. Door verschillende functies op een locatie te combineren kan extra ruimtebeslag worden voorkomen of beperkt. Onder meer wordt hierbij gedacht aan de combinatie van wonen, werk en zorg onder één dak.

De locatie is omvangrijk genoeg om voldoende kritische massa te kunnen genereren. Een vergelijkbare ontwikkeling is elders binnen de stad of regio niet mogelijk. Het tot ontwikkeling brengen betekent, geheel overeenkomstig de doelstellingen van zorgvuldig en duurzaam (meervoudig) ruimtegebruik uit het Streekplan Brabant in Balans, een verminderde druk op uitleglocaties.

Het bovenstaande betekent dat, mede gezien de steun van het Rijk en de provincie Noord-Brabant, er geen vergelijkbare alternatieven binnen de stadsregio Breda zijn om in de beschreven behoefte te voorzien. Hiermee is de maatschappelijke noodzaak van dit project dan ook aangetoond.

Zelfredzaamheid

Zelfredzaamheid geeft aan in welke mate de aanwezigen in staat zijn om zich op eigen kracht in veiligheid te brengen. Zelfredzaamheid kan positief worden beïnvloed door:

- de voorzieningen in het gebied waarmee vluchten mogelijk wordt gemaakt (infrastructurale mogelijkheden);
- de fysieke mogelijkheden van de aanwezige populatie om te vluchten;
- de mate waarin men is voorbereid op de eventuele noodzaak om te vluchten of hiertoe tijdig instructies ontvangt (mentale mogelijkheden).

Voor elk type calamiteit/ongeval is de mogelijkheid van zelfredding verschillend. Zelfredding kan een zeer belangrijke bijdrage leveren aan het reduceren van het aantal slachtoffers, omdat de meeste slachtoffers vooral in de eerste minuten tot half uur van de calamiteit/het ongeval vallen. Voorbeelden van zelfredding zijn:

- het tijdig verlaten van de gevarezone;
- het verlaten van het schadegebied;
- naar binnen vluchten en ramen, deuren en ventilatieopeningen sluiten om daarmee de blootstelling aan toxische gassen te minimaliseren.

1De mogelijkheden voor zelfredding variëren per scenario. Bij sommige scenario's is er wel tijd om tijdig te vluchten, terwijl bij andere scenario's er geen tijd en vooraf aankondiging is om tijdig uit het schadegebied te vluchten. Naast verschillen per scenario zijn er andere factoren die de mate van zelfredding beïnvloeden. Aanwezigheid van bijvoorbeeld vluchtwegen, mate van voorbereid zijn, het aantal mensen en hun fysieke condities en het al dan niet tijdig geven van duidelijke instructies, zijn belangrijke factoren. Het samenspel van deze factoren kan uiteindelijk worden gemeten door de totale ontruimingstijd te meten en hier eisen aan te stellen. Daadwerkelijk meten is voor nog te ontwikkelen bestemmingsplannen niet mogelijk en methoden om hier goede kwantitatieve inschattingen voor te doen ontbreken. Bij de toetsing zal daarom een niveau lager worden gekeken, zijn de voorwaarden voor een goede zelfredzaamheid aanwezig. In het kader van toetsing van bestemmingsplannen wordt met name gekeken naar de zaken die binnen een plan kunnen worden geregeld.

Wel moet bedacht worden dat dit op zich niet voldoende is om er ook daadwerkelijk voor te zorgen dat slachtoffers door middel van zelfredding worden voorkomen. Daarvoor is het namelijk ook van belang dat de mensen tijdig worden gewaarschuwd en aangezet worden tot ontvluchten. Dit vereist ondermeer snelle detectie, snelle alarmering van de hulpverleningsdiensten, snel handelen van de hulpverleningsdiensten en het beschikbaar hebben van de hiervoor benodigde middelen. Deze zaken zijn niet te regelen binnen een bestemmingsplan, maar zijn wel van belang voor het uiteindelijke effect van zelfredzaamheid.

Beheersbaarheid/bestrijdbaarheid

Beheersbaarheid richt zich op de inzetbaarheid van de hulpverleningsdiensten en in hoeverre zij in staat zijn om hun taken goed uit te voeren en daarmee verdere ontwikkeling van het schadebeeld kunnen voorkomen. De toetsing (op bestemmingsplanniveau) dient zich vooral te richten op de invloeden per locatie, zodat bij toetsing van nieuwe ontwikkelingen kan worden nagegaan of de randvoorwaarden en omgevingscondities voor de hulpverlening akkoord zijn. Locatie-specifieke aspecten voor de hulpverlening, die van belang zijn voor de inzet van de hulpverleningsdiensten zijn:

- bereikbaarheid;
- opstel mogelijkheden;
- inzetbaarheid van middelen (zowel repressief als preventief);
- hulpverleningscapaciteit.

De criteria voor de toetsing van het externe veiligheidsniveau kunnen, met uitzondering van het plaatsgebonden risico, niet geheel los van elkaar worden gezien, aangezien er tussen de verschillende criteria verbanden zijn. Het plaatsgebonden risico staat voor het risico op een bepaalde plaats. Aanwezigheid van personen speelt hierbij geen rol. Om deze reden hebben zelfredzaamheid en beheersbaarheid/bestrijdbaarheid ook geen invloed. Deze worden niet meegenomen bij de bepaling van het plaatsgebonden risico. Het groepsrisico wordt bepaald door de kansen op de scenario's en het aantal dodelijke slachtoffers dat bij de scenario's kan optreden. Zelfredzaamheid en hulpverlening zullen het aantal slachtoffers verlagen.

Goede voorzieningen en maatregelen ten behoeve van de zelfredzaamheid kunnen er toe leiden dat mensen zichzelf tijdig kunnen redden of de ernst van hun verwondingen kunnen beperken. Door het ontbreken van voldoende rekenmodellen kan het effect van zelfredzaamheid niet altijd worden gekwantificeerd (en zichtbaar worden gemaakt in het groepsrisico). Zelfredzaamheid zal het resteffect verkleinen. Ook een snelle en effectieve hulpverlening kan escalatie van een calamiteit voorkomen (bijvoorbeeld koelen van een LPG-wagon waardoor een warme BLEVE wordt voorkomen). Hierdoor verlaagt het groepsrisico en neemt de zelfredzaamheid toe. Als de maatregelen ook daadwerkelijk effectief zijn, wordt het resteffect ook lager.

Ondanks dat er deels overlap of een duidelijke relatie tussen de criteria onderling is, geven ze ieder voor zich extra informatie over de veiligheidssituatie, kansen, gevolgen, aantal doden, gewonden, materiële schade, hulpbehoefte m.b.t. inzet hulpverleningsdiensten en inzetmogelijkheden van de hulpverleningsdiensten. Om die reden zijn ze allemaal van belang in de beoordeling van de veiligheid. In de verantwoording dient daarom naar alle criteria te worden gekeken. De status van de criteria is daarbij echter niet hetzelfde. Het PR geldt als harde norm, waaraan moet worden voldaan. Voor het GR is een oriëntatiewaarde vastgesteld. Voor zelfredzaamheid en beheersbaarheid / bestrijdbaarheid zijn geen richtwaarden vastgesteld. Ook om de effectiviteit van verschillende maatregelen aan te tonen is het van belang om alle criteria in beschouwing te nemen. Bij alleen hantering van het PR en GR kan namelijk het effect van sommige maatregelen niet worden aangetoond, terwijl deze wel degelijk van invloed zijn op criteria als beheersbaarheid / bestrijdbaarheid. Brandwerende gevels en splinterwerend glas dragen bij aan de reductie van de materiële schade en het aantal gewonden. Het heeft echter niet of nauwelijks effect op het PR en GR. In het kader van ALARA moet ook naar zelfredzaamheid en hulpverlening / beheersbaarheid / bestrijdbaarheid worden gekeken als er geen kwetsbare bestemmingen binnen de risicocontour zijn gelegen of wanneer de oriëntatiewaarde van het groepsrisico niet wordt overschreden.

Ten aanzien van de transportgegevens is in de huidige situatie uitgegaan van realisatiecijfers 2001. Voor de toekomstige situatie is uitgegaan van de beleidsvrije marktprognoses van ProRail d.d. december 2003. Dit leidt voor het PR ertoe dat in de huidige situatie sprake is van een risicocontour, maar dat binnen deze contour geen (beperkt) kwetsbare objecten zijn gelegen. Voor de toekomstige situatie is er sprake van een risicocontour die binnen de sporenbundel blijft, hetgeen met name wordt veroorzaakt door het ontzien van de Brabantroute met de ingebruikname van de Betuweroute. Uit de berekening van het GR blijkt dat er in de huidige situatie sprake is van een overschrijding van de oriëntatiewaarde voor het GR. In de toekomstige situatie daalt deze waarde, maar blijft er sprake van een lichte overschrijding van de oriëntatiewaarde. Dus ondanks de herontwikkeling van het plangebied, waarbij een aanzienlijke hoeveelheid bebouwing en daarmee mensen aan het gebied wordt toegevoegd, neemt het GR af. Dit wordt, net als bij het PR, met name veroorzaakt door de ingebruikname van de Betuweroute.

Verder biedt de stedenbouwkundige opzet van het plan mogelijkheden om het GR lager te doen zijn, door aan de zijde van het spoor een eerstelijns bebouwing van kantoren (niet of beperkt kwetsbare bestemmingen) te realiseren. Deze eerstelijns bebouwing kan een buffer vormen tussen het spoor en de kwetsbare bestemmingen en zo een afscherpende werking hebben. In het algemeen is ontruiming van een kantoor makkelijker te realiseren en is kantoorpersoneel meer zelfredzaam.

Naast de voorschriften over (externe) veiligheid, opgenomen in het Bouwbesluit en de Gemeentelijke bouwverordening, zijn in het bestemmingsplan Stationskwartier ook een aantal zaken vastgelegd. Een voorbeeld hiervan is het vastleggen van de m2 functies per bebouwingsvlak waaruit de

gemiddelde bezettingsgraad kan worden afgeleid. Verder is er ten behoeve van de ontwikkeling van het Stationskwartier een analyse gemaakt van de mogelijke maatregelen die, gericht op de potentiële gevolgen van een ongeval met gevaarlijke stoffen op het spoor, de veiligheid van bewoners, kantoorpersoneel, reizigers en andere aanwezigen moeten verbeteren. Hieruit blijkt dat veel maatregelen ter beperking van het aantal slachtoffers als gevolg van een calamiteit wenselijk zijn, maar juridisch niet afdwingbaar. Desondanks zijn er bij de grootste functie in het plangebied, de nieuwe OV-terminal, aanvullende maatregelen getroffen. Enerzijds omdat hier de meeste mensen aanwezig zullen zijn, maar anderzijds ook om vanuit deze deels publieke functie een voorbeeldfunctie uit te laten gaan.

Voorbeelden van deze maatregelen zijn:

- reservering van opstellocaties voor hulpverleningsvoertuigen;
- afzonderlijke brandweeringangen, waardoor de ontruimingsroute voor het publiek en de aanvalsroute van de brandweer elkaar niet belemmeren;
- afstand van de treinperrons tot de genoemde opstellocaties bedraagt maximaal 100 meter;
- aanwezigheid van een primaire bluswatervoorziening met een capaciteit van 4 x 90 m³/uur gedurende 4 uur;
- vluchtwegen zijn zodanig dat de totale ontruimingstijd maximaal 15 minuten bedraagt;
- aanwezigheid van een primaire bluswatervoorziening langs de sporen met een capaciteit van ten minste 360 m³/uur gedurende minimaal 4 uur en een aansluiting om de 80 meter;
- op elk treinperron is een voor de brandweer toegankelijke opslagruimte aanwezig voor de opslag van twee oscillerende waterkanonnen.

In de planregels zijn de ruimtelijk relevante elementen van deze maatregelen nader juridisch vastgelegd. Omdat op voorhand niet aangegeven kan worden hoe bouwplannen, vluchtroutes en andere zaken zullen worden en hoe ze ten opzichte van elkaar zijn gesitueerd, wordt aan het College de bevoegdheid gegeven nadere eisen te stellen met betrekking tot bouwkundige aspecten. Ter verkleining van het risico ten gevolge van transport van gevaarlijke stoffen per spoor blijft de gemeente Breda de Europese, landelijke en provinciale ontwikkelingen nauwgezet volgen. Komen uit deze ontwikkelingen maatregelen die maatschappelijk en financieel verantwoord zijn, zullen deze worden doorgevoerd.

Inrichtingen

In de nabijheid van het plangebied zijn geen bedrijven aanwezig vallende onder de werkingssfeer van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi). Dit besluit is dan ook niet van toepassing.

Advies regionale brandweer

Overeenkomstig het (ontwerp-)Besluit transportroutes externe veiligheid externe veiligheid en het (ontwerp-)Besluit externe veiligheid buisleidingen zal de regionale brandweer in de gelegenheid worden gesteld om advies uit te brengen in verband met het groepsrisico en de mogelijkheden tot voorbereiding van bestrijding en beperking van de omvang van een ramp of zwaar ongeval alsmede hulpverlening en zelfredzaamheid.

4.6 Bedrijven

De aanwezigheid van bedrijven kan de kwaliteit van de leefomgeving beïnvloeden. Bedrijven kunnen geur-, stof-, geluidhinder veroorzaken en gevaar voor de omgeving ten gevolg hebben. Voorkomen moet worden dat bedrijven hinder veroorzaken naar de omgeving, vooral indien het woongebieden of andere gevoelige bestemmingen betreft. Daarnaast moeten bedrijven zich kunnen ontwikkelen en eventueel uitbreiden. Om dit bereiken is het van belang dat bedrijven en gevoelige bestemmingen ruimtelijk goed gesitueerd worden zodat de bedrijven zo min mogelijk overlast opleveren en woongebieden de bedrijven zo min mogelijk beperken in hun bedrijfsuitvoering. In de milieuvisie is de volgende doelstelling opgenomen:

Milieu, economie en ruimtelijke ordening worden in samenhang beschouwd. Hierbij wordt gestreefd naar het maximaal haalbare milieurendement. Economische groei gaat hand in hand met een vermindering van de milieubelasting. De gemeente, bedrijven en instellingen zijn in dialoog over het te voeren milieubeleid en wisselen kennis uit.

De mate en de ernst van de invloed van een bedrijf is mede afhankelijk van het type en de omvang van het bedrijf. In de VNG publicatie "Bedrijven en milieuzonering" (editie 2009), is voor een lijst met bedrijfsactiviteiten per milieuaspect een richtafstand opgenomen. Op basis van het milieuaspect met

de grootste richtafstand (geur, stof, geluid of gevaar) zijn de bedrijven in de categorieën 1 t/m 6 ingedeeld. De richtafstanden zijn van toepassing op het gebiedstype 'rustige woonwijk' of 'rustig buitengebied'. De afstanden gelden in principe tussen de perceelsgrens van het bedrijf (bij een gangbare perceelsgrootte en -indeling) en anderzijds de gevel van een woning. De afstanden in bovengenoemde uitgaven moeten als indicatief gezien worden. Doordat de omvang van bedrijven kan verschillen en omdat bedrijven maatregelen kunnen nemen om de invloed te beperken kan de invloedssfeer in werkelijkheid afwijken van bovengenoemde afstanden.

Indien sprake is van een gebied waar functiemenging aanwezig is of juist gewenst is, zoals in centrumgebieden of langs drukke wegen, wordt binnen dat gebied niet gewerkt met richtafstanden omdat de bedrijfsactiviteiten in dergelijke gebieden qua omvang en invloed sterk kunnen verschillen van activiteiten op een bedrijventerrein. In gebieden met functiemenging wordt gewerkt met een categorie indeling waarmee wordt aangegeven in welke mate een bedrijfsactiviteit direct naast woningen toelaatbaar is (zie bijlage 4 bij de VNG-publicatie).

De uiteindelijke afstemming tussen de hinder van het bedrijf en de omgeving wordt geregeld in het kader van de Wet milieubeheer.

Invloed bedrijven op woningen

Het plan maakt naast woningen de ontwikkeling van kantoren, voorzieningen en andere functies binnen een OV-Terminalcomplex mogelijk. Op deze activiteiten is geen milieuzonering van toepassing. Bovendien geldt dat functies zoals detailhandel en horeca in het OVTC, vanwege de aanwezige functiemenging direct naast of onder woningen zijn toegestaan. Ook de directe omgeving van het plangebied kan worden getypeerd als gebied met functiemenging waardoor de woningen geen belemmering opleveren voor aanwezige bedrijven en voorzieningen. Het woon- en leefklimaat is passend bij de aard van het gebied, ter plaatse van de woningen zal geen sprake zijn van onaanvaardbare milieuhinder. Het aspect bedrijven en milieuhinder staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.7 Geluid

Inleiding

Geluid is één van de factoren die de beleving van de leefomgeving in belangrijke mate bepalen. Door de toename van het verkeer en de bedrijvigheid wordt de omgeving in steeds sterkere mate belast met geluid. Dit leidt tot steeds meer klachten. In een aantal gevallen wordt de gezondheid beïnvloed door geluid. Hoge geluidsniveaus kunnen het gehoor beschadigen en ook de verstoring van de slaap kan op de lange duur slecht zijn voor de gezondheid. Door de toename van het geluid in de omgeving, wordt de behoefte aan stilte steeds meer als een noodzaak gevoeld. Om deze zaken te ondervangen zijn normen opgenomen in wetten. Met name de Wet geluidhinder, de Luchtvaartwet en de Wet milieubeheer zijn in dit kader van belang. Deze normen ondervangen echter slechts voor een deel de problemen. Zo richt de wetgeving zich op zogenaamde gevoelige objecten zoals woningen, scholen en ziekenhuizen. Over het geluid in natuur- en of buitengebieden zijn geen normen in wetten opgenomen, terwijl ook dit geluid als storend wordt ervaren. Dit gegeven wordt ook in het Nationaal Milieu Plan onderkend. Om de leefbaarheid te verbeteren of ten minste te handhaven, zal het beleid zich in de toekomst vooral richten op de bron van het geluid.

De doelstelling ten aanzien van geluid in de milieuvisie is: *In 2015 is de geluidskwaliteit inzichtelijk bekend en aanvaardbaar. Een dynamische stad met stille plekken, zonder hinder en met voldoende rust.*

Bij nieuwe ontwikkelingen dient de geluidssituatie in beeld gebracht worden. De geluidsniveaus op de gevel van nieuwe gebouwen worden getoetst aan de geluidsnormen. De volgende bronnen van geluid zijn relevant:

- wegverkeerslawaai
- spoorlawaai
- industrielawaai
- vliegtuiglawaai

Het juridisch kader voor wegverkeerslawaai, spoorlawaai en industrielawaai wordt gevormd door de Wet geluidhinder. Verder is door de gemeente Breda het Ontheffingenbeleid Wet geluidhinder vastgesteld. Hierin zijn regels omtrent het verlenen van hogere waarden vastgelegd. Vliegtuiglawaai wordt geregeld in de Luchtvaartwet. Geluidbronnen van inrichtingen in het kader van de Wet

milieubeheer worden op basis van de methodiek van de VNG in kaart gebracht. Deze geluidbronnen worden nader besproken in het kopje 'bedrijven'.

In onderhavig bestemmingsplan wordt een nieuw OV-TerminalComplex (OVTC) mogelijk gemaakt. Daarnaast zijn gelijktijdig de akoestische berekeningen uitgevoerd in het kader van de aanleg van de nieuwe weg en het bouwen van diverse woningen (en kantoren) in het gebied Stationslaan (afzonderlijk bestemmingsplan). In het akoestisch onderzoek zijn de akoestische effecten in diverse situaties onderzocht, te weten de geluidbelasting afkomstige van een nieuwe weg op bestaande en nieuwe woningen en de geluidbelasting van railverkeer op nieuwe woningen.

In het bijgevoegd akoestisch onderzoek zijn de uitgangspunten en overwegingen uitgewerkt, zie hiervoor de akoestische rapportage Stationskwartier Breda, opgesteld door Movares met kenmerk B&O-TVb-1000881695035R1 versie 4.2, 22 november 2010. In het kader van onderhavig bestemmingsplan is er sprake van de volgende akoestisch relevante situaties:

- nieuwe woningen versus nieuwe wegen;
- nieuwe woningen versus bestaande wegen;
- nieuwe woningen versus het spoor;

Plangebied

Grenzend aan het plangebied (binnen het bestemmingsplan Stationslaan) wordt het mogelijk gemaakt een nieuwe weg aan te leggen en twee busbanen. De weg is gelegen evenwijdig aan de noordzijde van het spoor tussen de Belcrumweg en de Doornboslaan. Het aanleggen van deze nieuwe weg is noodzakelijk om het station goed te kunnen ontsluiten. De nieuwe weg zal een geluidbelasting veroorzaken op bestaande woningen en de nieuwe woningen. Daarnaast zal de weg aansluiten op de bestaande wegen structuur waardoor er ook sprake is van reconstructie conform de Wet geluidhinder. Het busstation maakt onderdeel uit van het OVTC. Voor de bereikbaarheid van de terminal zullen busbanen worden gerealiseerd aan de noordzijde van het spoor.

Tevens zijn aan de noordwestzijde nieuwe woningen beoogd. Aan de zuidwestzijde worden woningen gerealiseerd in het OVTC en in de overige bebouwing zijn zowel kantoren, voorzieningen als woningen mogelijk. De nieuwe woningen bevinden zich binnen de geluidzones van de Stationslaan, het spoor en overige gezoneerde wegen. Gezien de afscherming van bebouwing of het snelheidsregime heeft een aantal wegen geen invloed op de nieuwe woningen.

Voor de benadering van het akoestisch onderzoek is gezocht naar de worst-case situatie. Omdat bijvoorbeeld niet gewaarborgd is dat gelijktijdig met de aanleg van de nieuwe (Verlengde) Stationslaan ook nieuwe (afschermende) bebouwing wordt gerealiseerd, is voor het OVTC gerekend met een vrije veldsituatie. Op die wijze is voor het plangebied gezocht naar een worst-case benadering waarbij, indien er sprake is van overschrijding van de voorkeursgrenswaarde, de maximale waarde wordt vastgesteld in het besluit hogere waarde.

Resultaten

Uit het onderzoek van Movares volgt dat door het aanleggen van de weg de geluidbelasting aan de gevels van zowel bestaande als de nieuwe bebouwing op diverse plaatsen hoger dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB zal zijn. Onder voorwaarden kan ontheffing verleend worden tot een ten hoogst toelaatbare waarde die per (binnenstedelijke) situatie en per geluidsbron verschilt;

- nieuwe weg en nieuwe woningen: 58 dB (art 83 lid 1);
- bestaande weg en nieuwe woningen: 63 dB (art 83 lid 2);
- nieuwe weg bestaande woningen: 63 dB (art 83 lid 3);
- vervangende nieuwbouw langs bestaande weg: 68 dB (art 83 lid 5);
- nieuwbouw langs spoor: 68 dB.

Voor diverse woningen wordt een ontheffing voor geluid aangevraagd. Op de aan te leggen weg zal geluidreducerend asfalt worden gelegd daarnaast moeten er op sommige plaatsen extra maatregelen worden getroffen. Nabij het station zal een snelheidsregime van 30 km/uur gaan gelden. In de berekeningen is uitgegaan van een snelheidsregime van 50 km/uur omdat de exacte begrenzing van het gebied niet vast ligt, waardoor uitgegaan is van een worst-case benadering.

In het onderzoek naar de geluidsbelastingen ter plaatse van het OVTC ten gevolge van nieuwe en bestaande wegen en het spoor is de akoestische situatie in beeld gebracht. Samenvattend volgen daaruit de volgende conclusies:

- De geluidbelastingen vanwege de nieuw aan te leggen Stationslaan blijven ten opzichte van het OVTC onder de ten hoogste toelaatbare waarde voor ontheffing van 58 dB;
- Zowel de busbaan aan de westzijde als deze aan de oostzijde geeft voor nieuwbouw boven het OV-Terminalcomplex een geluidbelasting die hoger is dan de voorkeursgrenswaarde. De geluidbelasting van de HOV busbaan in oostelijke richting geeft hier geen overschrijding van de voorkeursgrenswaarde.
- De aanleg van de busbaan aan de oostzijde naar de Terheijdensestraat geeft een overschrijding op de oostgevel van de OV-Terminal. De aanleg van de HOV baan richting Oosterhout geeft, zoals gesteld geen overschrijding op de oostgevel van de OV-Terminal. Echter, er is hier reeds sprake van overschrijding van de uiterste grenswaarde ten gevolge van het spoor, waardoor bij toepassing van appartementen deze voorzien moeten worden van dove gevels en daardoor ook een ontheffing voor de busbaan niet noodzakelijk is.
- De aanleg van de busbaan naar het westen, richting de Haagse Beemden, veroorzaakt een overschrijding op de westgevel van de OV-Terminal. Ook hier zijn reeds dove gevels ten gevolge van het railverkeerslawaaï noodzakelijk. Voor de andere waarneempunten wordt door de geluidbelasting van deze busbaan bij geen enkele variant de voorkeursgrenswaarde voor woningen overschreden. Dit geldt voor zowel mogelijke nieuwbouw als bestaande bebouwing;
- De geluidbelasting vanwege het railverkeer is voor een gedeelte van het OVTC zowel aan de west- als de aan oostzijde hoger dan de maximale ontheffingswaarde van 68 dB. Bij woningbouw moet hier bij het ontwerp rekening mee worden gehouden, bijvoorbeeld door toepassing van omsloten en afgeschermd buitenruimten. Bovendien kunnen geen hogere waarden worden verleend vanwege de overschrijding van de uiterste grenswaarde en dienen de betreffende gevels doof te worden uitgevoerd. Derhalve wordt boven de treinsporen en de busbanen worden voor het OVTC geen ontheffingen verleend.
- Op het wegvak Speelhuisplein/Speelhuislaan en in zowel de Terheijdenseweg als de Terheijdenstraat is sprake van een afname in geluidbelasting;
- De geluidbelasting op de nieuwbouw ten gevolge van het railverkeerslawaaï overschrijdt op een aantal plaatsen de ten hoogst toelaatbare waarde. Zonder aanvullende maatregelen kan geen ontheffing worden verleend.

Op basis van de rapportage van Movares dient voor de worst-case situatie een besluit hogere waarden te worden opgesteld. Hierbij dient onderbouwd te worden dat (verdere) maatregelen ter reductie van de geluidsbelasting niet mogelijk of doelmatig zijn, danwel op overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, vervoerskundige, landschappelijke of financiële aard stuiten. Onderzoek naar dergelijke maatregelen is verantwoord in het akoestisch onderzoek.

Conclusie

Voor de nieuwe woningen zullen diverse ontheffingen voor geluid worden aangevraagd voor zowel wegverkeerslawaaï als voor railverkeerslawaaï. Gelijktijdig met het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 zijn geen ontheffingen voor geluid verleend. Als bronmaatregel wordt geluidreducerend asfalt toegepast op de (Verlengde) Stationslaan. Hogere waarden zijn noodzakelijk voor nieuwe woningen in het OVTC. Ter plaatse van het OVTC is er op een aantal plaatsen sprake van overschrijding van de hoogst toelaatbare waarde als gevolg van railverkeer.

Omdat ten gevolge van railverkeerslawaaï op een aantal plaatsen de uiterste grenswaarde wordt overschreden wordt binnen het plangebied de gebiedsaanduiding 'geluidszone- spoor' opgenomen. Middels deze gebiedsaanduiding wordt geregeld dat geluidgevoelige functies uitsluitend zijn toegestaan indien voldaan kan worden aan de wettelijke voorkeursgrenswaarde danwel indien voldaan kan worden aan vastgestelde hogere waarden.

4.8 Luchtkwaliteit

Algemeen

Door de uitstoot van uitlaatgassen door onder andere de industrie en het verkeer komen schadelijke stoffen in de lucht. Vooral langs drukke wegen kunnen de concentraties van verschillende stoffen zo hoog zijn dat deze de gezondheid kunnen aantasten. Om te voorkomen dat de gezondheid wordt aangetast door luchtverontreiniging dient bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen rekening gehouden te

worden met de luchtkwaliteit ter plaatse. In de Bredase milieuvisie is de volgende doelstelling voor 2015 opgenomen: *'De luchtkwaliteit is inzichtelijk, bekend en aanvaardbaar'*.

Regelgeving

Op 15 november 2007 is in de Wet milieubeheer onder titel 5.2 'Luchtkwaliteitseisen' opgenomen. Dit onderdeel is een implementatie van de Europese regelgeving uit 1996, en bevat luchtkwaliteitsnormen voor de stoffen zwaveldioxide, stikstofoxiden en stikstofdioxide, zwevende deeltjes (fijn stof (PM10)), lood, koolmonoxide en benzeen. Nieuwe ontwikkelingen dienen getoetst te worden aan de grenswaarden. Een grenswaarde geeft de kwaliteit aan die op een bepaald tijdstip ten minste moet zijn bereikt, en die, waar zij aanwezig is, ten minste moet worden in stand gehouden. Behalve voor zwevende deeltjes (PM10) en stikstofdioxide voldoet de luchtkwaliteit overal in Breda aan de gestelde grenswaarden.

Mede door de relatief hoge achtergrondconcentraties overschrijden de concentraties zwevende deeltjes en stikstofdioxide plaatselijk de grenswaarden. De overschrijdingen hangen in de meeste gevallen samen met het drukke verkeer.

Vanaf 1 augustus 2009 is het NSL in werking. Het NSL regelt dat het besluit niet in betekenende mate volledig in werking is. Conform artikel 5.16 van de Wet milieubeheer is voor een ontwikkeling dat 'niet in betekenende mate' (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, geen uitgebreid luchtkwaliteitsonderzoek nodig en kan de ontwikkeling zonder toetsing aan de luchtkwaliteitseisen doorgang vinden. VROM heeft de definitie van 'in betekenende mate' vastgelegd in een algemene maatregel van bestuur (AMvB). Projecten die de concentratie CO₂ of fijn stof met meer dan 3% van de grenswaarde verhogen, dragen in betekenende mate bij aan de luchtvervuiling. Dit criterium is een 'of-benadering'. Als een project voor één stof de 3%-grens overschrijdt, dan verslechtert het project 'in betekenende mate' de luchtkwaliteit. Deze 3%-grens is voor een aantal categorieën projecten in een ministeriële regeling omgezet in getalsmatige grenzen, bijvoorbeeld:

- woningbouw: 1.500 woningen netto bij 1 ontsluitingsweg, 3.000 woningen bij 2 ontsluitingswegen;
- kantoorlocaties: 100.000 m² bruto vloeroppervlak bij 1 ontsluitingsweg, 200.000 m² bruto vloeroppervlak bij 2 ontsluitingswegen

Besluit gevoelige bestemmingen

Op 15 januari 2009 is het Besluit 'gevoelige bestemmingen (luchtkwaliteitseisen)' in Staatsblad nr. 14 gepubliceerd, waarna het besluit op 16 januari in werking getreden is. Het besluit is gericht op bescherming van mensen met een verhoogde gevoeligheid voor fijn stof (PM10) en stikstofdioxide (NO₂), met name kinderen, ouderen en zieken. Daartoe voorziet het besluit in zones waarbinnen luchtkwaliteitsonderzoek nodig is: 300 meter aan weerszijden van rijkswegen en 50 meter langs provinciale wegen, gemeten vanaf de rand van de weg. Waar in zo'n onderzoekszone de grenswaarden voor PM10 of NO₂ (dreigen te) worden overschreden, mag het totaal aantal mensen dat hoort bij een 'gevoelige bestemming' niet toenemen. Met dit besluit is de bouw van zogenaamde 'gevoelige bestemmingen', zoals een school, in de nabijheid van (snel)wegen beperkt. Nieuwe ontwikkelingen mogen er niet toe leiden dat de grenswaarden worden overschreden. Indien blijkt dat dit toch het geval is, kan onderzocht worden of het mogelijk is om met maatregelen toch te voldoen aan de normen. Hierbij hebben bronmaatregelen de voorkeur. Indien dit niet mogelijk is kunnen overdrachtsmaatregelen of in het uiterste geval maatregelen bij de ontvanger worden genomen.

Onderzoek

Ten behoeve van de reparatie van het bestemmingsplan Stationskwartier is een Luchtkwaliteitsonderzoek Stationszone Breda versie 2011 uitgevoerd door KEMA, onder projectnummer 50964203-TOS/EEE 10 4059 revisie 1 d.d april 2011 (In het onderzoek zijn de ontwikkelingen Stationskwartier en Stationslaan meegenomen).

Op basis van de uitgevoerde berekeningen in het studiegebied spoorzone voor de deelgebieden Stationskwartier, Drie Hoefijzers, en de bestaande woonwijken Belcrum en Spoorbuurt, voor de huidige situatie 2011, 2013 en de plansituatie 2013, 2015 en 2020 volgt:

- De jaargemiddelde concentratie fijn stof wordt in geen van de doorgerekende scenario's en jaren overschreden. Ook het 24 uur gemiddelde voor fijn stof blijft ruim onder het 35 dagen criteria.
- De jaargemiddelde concentratie stikstofdioxide wordt in geen van de doorgerekende scenario's en jaren overschreden. Ook het uurgemiddelde voor stikstofdioxide blijft ruim onder de 200 ug/m³ met uitzondering van de huidige situatie in 2011.
- In het studiegebied wordt zowel voor als na planrealisatie voldaan aan de grenswaarden zoals

gesteld in de wet milieubeheer.

Conclusie

Op basis van de uitgevoerde berekeningen in het studiegebied Spoorzone voor de deelgebieden Stationskwartier, Drie Hoefijzers, en de bestaande woonwijken Belcrum en Spoorbuurt, voor de huidige situatie 2011, 2013 en de plansituatie 2013, 2015 en 2020, wordt de conclusie getrokken dat in het studiegebied zowel voor als na planrealisatie voldaan wordt aan de grenswaarden zoals gesteld in de Wet milieubeheer.

4.9 Geur

Geur algemeen

De geur kan de beleving van de leefomgeving zowel positief als negatief beïnvloeden. De waardering van geur verschilt echter ook per persoon: wat de een vindt stinken, vindt de ander lekker ruiken. Hoewel de stoffen die de geur veroorzaken geen invloed hebben op de gezondheid, kan de hinder van geur toch een negatieve invloed hebben op de volksgezondheid.

Behalve voor veehouderijen is er is voor geur/ stank geen op een wet gebaseerd normenstelsel van kracht. Beleid kan zich baseren op de Herziene nota stankbeleid uit 1994, plus de aanpassingen daarop verwoord in een brief van de Minister van VROM uit 1995. Uitgangspunt is het voorkomen van (nieuwe) hinder. In het kort komt één en ander erop neer dat in het kader van de milieuvergunning het bevoegd gezag het acceptabel hinderniveau rond een bedrijf bepaalt. De mate van hinder kan onder andere worden bepaald via een belevingsonderzoek, hinderenquête, klachtenregistratie enz.

Planologische ontwikkelingen worden momenteel ook getoetst op het aspect geurhinder: zowel de toetsende overheid (provincie) door het vertalen van geuremissie in afstandseisen, als de industrie door het eisen van afstand aan oprukkende woonbebouwing.

De doelstelling voor 2015 ten aanzien van geur luidt: Ernstige hinder door geur komt in Breda niet voor.

Invloed geur op plangebied in stad

In de omgeving van het plangebied zijn twee geurrelevante bedrijven gelegen waarvan de geurcontouren gedeeltelijk over het plangebied zijn gelegen. Het betreft de inrichting van Perfetti Van Melle Benelux bv, gelegen aan de Zoete Inval 20 en de inrichting van Peco Suikerwerken B.V., gelegen aan de Lunetstraat 158. Voor de inrichting van Perfetti Van Melle Benelux BV is een veranderingsvergunning Wet milieubeheer verleend op 26 augustus 2008 waarin de vergunning van Peco Suikerwerken BV is geïntegreerd. Reeds in 2004 is voor beide bedrijven een geuronderzoek uitgevoerd waarin cumulatieve geurcontouren zijn berekend voor de huidige bedrijfssituatie van beide inrichtingen. In onderstaande figuur zijn de resultaten van de geurverspreidingsberekening weergegeven in de vorm geurimmissiecontouren uitgedrukt in ge/m^3 als 98-percentielwaarde.

Uit de milieuvergunning volgt dat de geur van beide inrichtingen als 'niet hinderlijke' geur is beoordeeld. Voor dit type geur treedt hinder pas op bij een geurconcentratie van $10 \text{ ge}/\text{m}^3$ 98-perc. Uit de geurverspreidingsberekening blijkt dat de geurbelasting als gevolg van beide inrichtingen ter plaatse van het plangebied niet meer bedraagt dan $5 \text{ ge}/\text{m}^3$ 98-percentiel. Daarom zal er geen sprake zijn van geurhinder ter plaatse van het plangebied. Bij de gemeente zijn momenteel ook geen geurklachten bekend. Als gevolg van de ontwikkeling van nieuwe woningen worden beide inrichtingen tevens niet in hun bedrijfsvoering belemmerd.

Conclusie

Vanuit het oogpunt van geurhinder is er sprake van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Het aspect industriële geurhinder staat de uitvoering van het plan niet in de weg.

4.10 Duurzaamheid

Breda kiest voor een duurzame ontwikkeling tot het niveau van een CO2 neutrale stad in 2044.

In het uitvoeringsprogramma Klimaatbeleid 2009-2012 zijn de volgende doelstellingen opgenomen:

- In 2015 is in Breda voor 25% van dit doel gerealiseerd
- De energie komt uit energiebronnen die niet opraken, zoals zon, wind, water, biomassa en aardwarmte.

De maatregelen die hiervoor worden genomen zorgen voor een duurzame energiehuishouding. De voorkeurvulgorde voor maatregelen is volgens de “trias energetica”:

1. beperken energieverbruik;
2. toepassen duurzame energiebronnen;
3. efficiënt gebruik van fossiele brandstoffen.

In de “Nota kwaliteit wonen” wordt ook aandacht geschonken aan duurzaamheid:

Wanneer vindt de gemeente een woning voldoende duurzaam?

Bij een duurzame woning gaat het erom dat het aantal nadelige effecten voor de gezondheid wordt beperkt, het comfort en het milieu in alle bouwfasen zoveel mogelijk wordt verhoogd door energiezuinigheid, verantwoord materiaalgebruik, gezond binnenmilieu en afvalpreventie.

Marktpartijen in Breda worden uitgedaagd en gestimuleerd om vooral zelf het initiatief te nemen. Geen keurslijf, maar flexibiliteit, zodat het voldoende ruimte biedt om in te spelen op eigen beleid en plaatselijke omstandigheden. Om tegemoet te komen aan de wens van marktpartijen voor meer uniformiteit, gelijkheid en minder regels, sluit de gemeente Breda aan bij het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen Nieuwbouw en Bestaande Bouw.

Het ministerie van VROM en de bouwwereld hebben samen het Nationaal Pakket Duurzaam Bouwen vastgesteld. Dit pakket onderscheidt vaste en variabele maatregelen. De vaste maatregelen hebben een onbetwist milieuvoordeel, zijn algemeen toepasbaar in alle bouwwerken en hebben geen of zeer beperkte meerkosten tot gevolg. Duurzaam Bouwen is niet alleen een kwestie van het afvinken van een lijstje met maatregelen. Het Nationaal Pakket moet dan ook niet worden beschouwd als doel op zich, maar als een middel om verder te bouwen aan duurzaamheid.

Verder streeft de gemeente naar een energieprestatie van minimaal 10% onder de norm van het Bouwbesluit. Deze norm is vastgesteld in de Milieuvisie Breda 2015. De prestatie kan niet los worden gezien van de omgeving. De wisselwerking tussen woning en omgeving wordt uitgedrukt in Energie Prestatie op Locatie-waarde (EPL). Daarbij wordt een onderscheid gemaakt in het minimaal gewenst niveau en het streefniveau. De EPL-waarde is minimaal 7,2 in de nieuwbouw. De gemeente past deze norm toe op nieuwbouwlocaties van minimaal 250 woningen.

Het besluit aanleg energie-infrastructuur geeft aan dat voor gebieden waarin projecten voor de bouw of vernieuwing van ten minste 500 woningen of woningequivalenten worden ontwikkeld men een energiescan kan vragen.

Het OV-Terminalcomplex is een Nationaal SleutelProject(NSP) en maakt onderdeel uit van de grootschalige ontwikkeling van HSL-stations in Nederland. Het doel van de NSP is om de economie in of bij die stations te stimuleren en te streven naar een internationaal en nationaal vestigingsmilieu (wonen en werken) van hoge kwaliteit.

- Ontstaan van een hoogwaardig stedelijk centrumgebied
- Efficiënte organisatie van de Openbaar Vervoer-terminal en een optimale aansluiting daarvan op het stedelijk
- Hoge kwaliteit van de openbare ruimte en aandacht voor de menselijke maat

Duurzaamheid is een van de onderwerpen waaraan het NSP project wordt getoetst.

HOOFDSTUK 5 Juridische planbeschrijving

5.1 Inleiding

In deze paragraaf komt de vertaling van de ontwikkeling naar de juridische regel, bestaande uit de verbeelding en de planregels, aan bod, waarbij allereerst de hoofdopzet van het bestemmingsplan wordt beschreven en daarna de inleidende regels en de bestemmingsregels aan bod komen.

5.2 Hoofdopzet

Het bestemmingsplan bestaat uit planregels, een verbeelding (plankaart) en een toelichting. De planregels en de verbeelding vormen het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan. De verbeelding heeft de rol van visualisering van de bestemmingen. De planregels regelen hoe de betreffende gronden mogen worden gebruikt en bebouwd. De bestemmingen zijn zo opgenomen dat voldoende rechtszekerheid bestaat voor omwonenden en andere gebruikers van het gebied en de omliggende gebieden. In de toelichting wordt gemotiveerd waarom sprake is van een goede ruimtelijke ordening. In Nederland zijn sinds kort regels afgesproken over de naamgeving, de opbouw van de planregels en hoe deze worden verbeeld. Dit wordt de zogenoemde Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen 2008 (SVBP2008) genoemd. Dit alles om alle bestemmingsplannen in Nederland beter te kunnen vergelijken en ze ook digitaal uitwisselbaar te maken. Per 1 januari 2010 is deze digitalisering verplicht. Het bestemmingsplan Openbaar Vervoer Terminalcomplex is opgesteld volgens deze landelijke richtlijnen en standaarden. Omdat het bestemmingsplan Stationskwartier uit 2007 nog niet voldeed aan deze standaarden treden er verschillen op met het onderhavige bestemmingsplan.

Het bestemmingsplan is primair bedoeld om de beoogde ontwikkelingen juridisch-planologisch mogelijk te maken. Het bestemmingsplan betreft dan ook een ontwikkelingsplan. De ruimtelijke en functionele kaders zijn voldoende duidelijk, waardoor gekozen is voor directe bouwtitels. Er is sprake van een globaal bouwvlak waarbij middels de planregels in combinatie met aanduidingen op de verbeelding, de ruimtelijke en functionele kaders zijn verankerd. Aan de zuidzijde van het complex volgt de bouwgrens het ontwerp van de terminal, dit om de belangen van omwonenden zo veel mogelijk te waarborgen.

5.3 Indeling planregels

De juridische regeling bestaat uit vier hoofdstukken, te weten:

- Inleidende regels;
- Bestemmingsregels;
- Algemene regels;
- Overgangs- en slotregels.

Deze volgorde is gebaseerd op de indeling zoals deze is voorgeschreven in de SVBP.

In hoofdstuk 1 ('Inleidende regels') worden de in het bestemmingsplan voorkomende begrippen beschreven, die voor de leesbaarheid en de uitleg van het plan van belang zijn. Bij de toetsing aan het bestemmingsplan wordt uitgegaan van de in dit artikel aan de betreffende begrippen toegekende betekenis. Daarnaast is in dit hoofdstuk de wijze van meten opgenomen, die aangeeft hoe hoogte- en andere maten die bij het bouwen in acht genomen dienen te worden, gemeten moeten worden. In het volgende hoofdstuk ('Bestemmingsregels') wordt ingegaan op de bestemmingen en hun gebruik (zie paragraaf 3.8.4.). Daarna volgt het hoofdstuk ('Algemene regels') waar wordt ingegaan op de algemene regels, zoals algemene ontheffingsregels en algemene aanduidingsregels die op vrijwel alle bestemmingen van toepassing zijn. Hoofdstuk 4 ('Overgangs- en slotregels') gaat in op het overgangsrecht voor bestaand gebruik en bouwwerken en de citeertitel van het plan, zoals die overgenomen moeten worden uit het Besluit ruimtelijke ordening (Bro).

5.4 Bestemmingen

In de planregels zijn de bestemmingen in alfabetische volgorde opgenomen. In deze paragraaf volgt een toelichting op elke bestemming.

Gemengd (artikel 3)

De bestemming 'Gemengd' is toegekend aan de gehele terminal. In de planregels zijn de toegestane functies en de bijbehorende maximale aantallen en brutovloeroppervlakn geregeld. Kantoren zijn uitsluitend toegestaan in het noordelijk deel, ter plaatse van de aanduiding 'kantoren'. Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-1' dient een noord-zuid verbinding voor langzaam verkeer gerealiseerd te worden welke over een breedte van 12m vrij dient te blijven van obstakels (niet zijnde onderdelen van de constructie van het gebouw). Ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van gemengd-2' dient een calamiteitenroute met een minimale breedte van 4 meter gerealiseerd te worden. De parkeernormen zijn in de regels behorende bij deze bestemming opgenomen.

In de planregels is een afwijkingsbevoegdheid opgenomen om de calamiteitenroute te kunnen verleggen (met maximaal 15 meter) en om van de parkeernormen af te wijken (onder voorwaarden).

Op de verbeelding is voorts een bouwvlak opgenomen waarbinnen gebouwen en overkappingen zijn toegestaan en is middels een maatvoeringsaanduiding de maximale bouwhoogte (21,5 meter) aangegeven. Ondergrondse gebouwen (beneden peil) zijn ook buiten het bouwvlak toegestaan (bijvoorbeeld ondergrondse fietsenstallingen). Bovendien is ter plaatse van de aanduiding 'specifieke bouwaanduiding-1' bovengronds een gebouw toegestaan in de vorm van een overdekte voetgangersbrug met een bouwhoogte van ten hoogste 6 meter.

Waarde-archeologie (artikel 4)

Voor de delen van het plangebied met een (middel)hoge archeologische verwachtingswaarde is een dubbelbestemming opgenomen. Bouwen of specifieke aanlegwerkzaamheden zijn binnen de dubbelbestemming in principe niet mogelijk. Middels een afwijking danwel het verlenen van een omgevingsvergunning voor werken, geen gebouwen zijnde, en voor werkzaamheden (voorheen aanlegvergunning) zijn hiertoe toch mogelijkheden indien middels archeologisch onderzoek is aangetoond dat de archeologische belangen niet worden geschaad.

HOOFDSTUK 6 Financiële uitvoerbaarheid

Volgens het Besluit ruimtelijk ordening moet de haalbaarheid van nieuwe bestemmingsplannen onderzocht worden en met de inwerkingtreding van de nieuwe Wet op ruimtelijke ordening (Wro) per 1 juli 2008 is ook het hoofdstuk over de grondexploitatie van kracht geworden. De nieuwe Wro is hier van toepassing.

In de Wro wordt gesteld dat de gemeenteraad een exploitatieplan vaststelt voor gronden waarop een bij algemene maatregel van bestuur aangewezen nieuw bouwplan is voorgenomen. De gemeenteraad kan besluiten geen exploitatieplan vast te stellen indien:

1. het verhaal van kosten van de grondexploitatie over de in het plan of besluit begrepen gronden anderszins verzekerd is;
2. het bepalen van een tijdvak of fasering als bedoeld in artikel 6.13, eerste lid, niet noodzakelijk is en;
3. het stellen van eisen, regels, of een uitwerking van regels als bedoeld in artikel 6.13, tweede lid niet noodzakelijk is”.

Het bestemmingsplan betreft de aanleg van een nieuw multimodaal vervoersknooppunt inclusief een shuttlestation voor de HSL, een busstation, overdekte en onoverdekte fietsenstallingen, een reizigerstraverse, commerciële voorzieningen, woningen en kantoren. Dit bestemmingsplan is een aanscherping van het vigerende bestemmingsplan Stationskwartier 2007 en daarbij zijn geen extra ontwikkelingsmogelijkheden voor vastgoed opgenomen. Om die reden is een exploitatieplan ook niet nodig.

De financieel-economische haalbaarheid van van dit bestemmingsplan is onderzocht. Het plan betreft één complex dat door 3 samenwerkende partijen wordt ontwikkeld.

Basis van deze ontwikkeling is de Bestuurlijke Overeenkomst Uitvoering (BOU) NSP Breda uit 2006. Ter nadere uitwerking daarvan hebben de 3 opdrachtgevende partijen ProRail, NS Poort en gemeente Breda in mei 2008 een Realisatieovereenkomst (ROK) gesloten. Daarbij zijn taken, verplichtingen en verantwoordelijkheden vastgelegd, alsmede de verdeling van de kosten, opbrengsten en risico's.

Ten tijde van het sluiten van de ROK was er sprake van een financieel sluitend project. In februari 2010 er opnieuw naar de ROK gekeken omdat er budgetoverschrijdingen waren ontstaan. Het in februari 2010 gesloten bestuurlijk akkoord is de basis voor de analyse van de financieel-economische uitvoerbaarheid. Deze afspraken zijn in september 2010 in de Stuurgroep OVTC bevestigd.

Bouwkosten OVTC:

De kosten van realisatie van het concept bestek ontwerp zijn geraamd in opdracht van ProRail op basis van een bedrijfseconomisch uitgangspunt, dat wil zeggen dat hier eventuele marktinvloeden ten aanzien van aanbestedingsvoordelen of nadelen niet in verwerkt zijn. De contractpartners gaan ervan uit dat het aanbestedingsresultaat binnen de overeengekomen budgettaire kaders zal blijven. Voor het geval dat onverhoopt niet het geval mocht zijn, zijn afspraken gemaakt over aanvullende bezuinigingen.

Kosten bouwrijp maken:

De kosten voor bouwrijpmaken bestaan voornamelijk uit het slopen van de aanwezige bebouwing, het rooien en verwijderen van begroeiing, het verleggen van kabels en leidingen en saneren. In de kostenopzet, behorende bij de ROK uit 2008 zijn de kosten voor bouwrijpmaken meegenomen in de kostenverdeelstaat en deze zitten dus ook in de begroting van de bouwkosten voor het OVTC.

Plankosten:

Naast de later genoemde bijkomende kosten heeft iedere participant zijn eigen plankosten. Deze eigen plankosten worden niet in rekening gebracht bij het project OVTC. Voor de eigen plankosten van de gemeente komt de dekking uit de totaal ontwikkeling van het Stationskwartier.

Kosten Voorstellen Tot Wijziging (VTW's):

In het huidige ontwerp van het OVTC is een aantal gewenste extra's opgenomen ten opzichte van de gezamenlijke scope. Dit zijn de zogenaamde Voorstellen tot Wijziging (VTW's). Deze VTW's zijn afzonderlijk begroot en de desbetreffende indieners ~~is~~ zijn volledig verantwoordelijk voor de kosten. Ook hierover hebben de contractpartners in het bestuurlijk overleg van september 2010 afspraken gemaakt.

Bijkomende kosten:

Met het sluiten van de ROK zijn ook de bijkomende kosten begroot (w.o. de zgn. PEAT-kosten, Projectmanagement, Engineering, Administratie en Toezicht), Deze kosten zijn in eerste instantie naar rato verdeeld over de drie contractpartners. In het bestuurlijk akkoord van februari 2010 zijn de PEAT-kosten herberekend en is afgesproken dat ProRail als gedelegeerd projectmanager verantwoordelijk is voor de geprognostiseerde overschrijding van deze begrote kostenpost. Voor de gemeente heeft dus een overschrijding van de bijkomende kosten geen effect.

Budget bouwkosten en bouwrijpmaken:

Ten tijde van het opstellen van de ROK zijn de contractpartners ervan uitgegaan dat het OVTC budgettair-neutraal kon worden uitgevoerd. In februari 2010 is gesteld dat de begrote bouwkosten-overschrijding wordt gecompenseerd door de huidige marktwerking. Zodoende moeten de voorheen vastgestelde bouwbudgetten voldoende zijn. De budgetten voor bouwkosten en bouwrijpmaken volgen uit de vastgestelde bijdragen vanuit (vastgoed)ontwikkelingen in het Stationskwartier, inkomsten vanuit de vastgoedontwikkelingen op het Station, subsidies (MIP, MIT grote Stations incl. uitbreiding, ontwikkelfonds Brabant 2050, NSP II, MIT/GDU busstations, uitbreiding MIT tbv NSP-kwaliteit) en bijdrage ProRail, Fens en I&M/NS.

Budgetten plankosten:

In de businesscase van het Stationskwartier zijn voor de interne plankosten van het OVTC opgenomen. Het budget voor de interne plankosten voor het OVTC is in de laatste actualisatie aangepast aan de laatste inzichten zodat daar voldoende dekking voor is.

Budget bijkomende kosten:

Het budget voor de bijkomende kosten is in de ROK uit 2008 vastgesteld. Bij het bestuurlijk akkoord van februari 2010 is aangegeven dat het ministerie van I&M (v/h V&W) een extra budget voor bijkomende kosten ter beschikking stelt voor reeds opgetreden budgettekorten (PEAT) en dat ProRail verantwoordelijk is voor verdere budgetoverschrijdingen van de bijkomende kosten.

Risico's:

In de huidige situatie wordt dit bestemmingsplan vastgesteld op het moment dat het bestek c.a. wordt afgerond. Dit is laat in het ontwikkelingsproces waardoor het aantal nog openstaande risico's relatief beperkt is, maar de financiële impact daarvan kan groot zijn. De belangrijkste openstaande risico's zijn:

1. het aanbestedingsresultaat; de bedrijfseconomische raming is hoger dan de beschikbare budgetten; aangenomen wordt dat dit gecompenseerd wordt door aanbestedingsvoordelen. de planning; omdat dit project voor een groot deel gesubsidieerd is, zijn er grenzen aan de maximale oplevertermijn. Vertraging kan uitval van subsidies tot gevolg hebben.
2. de volledigheid van de aanbestedingsstukken; dit is een dusdanig complex project dat er een risico aanwezig is dat de bestekstukken onvolledig zijn waardoor tijdens de uitvoering meerwerk ontstaat.
3. De aansturing van het project; in het risicodossier bij de ROK is een aantal risico's benoemd; het is van groot belang dat het projectmanagement voldoende stuurt om deze risico's te kunnen beheersen.

De risico's kunnen aanzienlijke negatieve financiële gevolgen hebben. Momenteel is er binnen de gemeente geen afzonderlijke voorziening opgenomen om deze risico's te kunnen dekken wanneer ze zich voordoen.

Beheer OVTC

De jaarlijkse beheerkosten van het OVTC vallen niet binnen de investeringskosten van het project. In de Intentieovereenkomst Beheer (bijlage bij de ROK) zijn afspraken gemaakt over wie verantwoordelijk is voor het beheer van welke onderdelen. De gemeentelijke delen zijn in principe een uitbreiding op het bestaande areaal van de buitenruimte. Het voornemen bestaat om de beheerskosten van deze onderdelen structureel aan de jaarlijkse exploitatie van de Directie Buitenruimte toe te voegen. De Intentieovereenkomst Beheer zal in 2011 nader uitgewerkt moeten worden in een Beheerplan.

Financieel-economische haalbaarheid

Op basis van het bestuurlijk akkoord van februari 2010 mag ervan uitgegaan worden dat het bestemmingsplan financieel-economisch uitvoerbaar is. De diverse ramingen worden periodiek herijkt aan de hand van kwartaalrapportages. Daardoor kan tijdens het realisatieproces zicht worden gehouden op het projectresultaat en kan waar nodig tijdig worden bijgestuurd. Dit roept m.i. meer vragen op, dan er antwoorden zijn.

Exploitatieplan

Voor het onderhavige plan heeft geen exploitatieplan als bedoeld in Afdeling 6.4. van de Wet ruimtelijke ordening te worden opgesteld omdat alles via anterieure overeenkomsten met de diverse partijen is geregeld.

HOOFDSTUK 7 Communicatie

7.1 Inleiding

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de te volgen procedure voor het bestemmingsplan vastgelegd. Allereerst is een concept-ontwerpbestemmingsplan opgesteld. In dit stadium vindt het wettelijke vooroverleg plaats met instanties als waterschap, diensten van het Rijk en provincie. Indien dit traject is afgerond, start de wettelijke procedure met betrekking tot vaststelling van het bestemmingsplan.

7.2 Procedure

7.2.1 Inspraak

Om omwonenden en andere belangstellenden vroegtijdig te betrekking bij het bestemmingsplan is het concept-ontwerpbestemmingsplan voor een periode van vier weken in het kader van de inspraak ter inzage gelegd. Tijdens deze periode is tevens een consultatiebijeenkomst gehouden. Op het plan zijn diverse inspraakreacties ingekomen. Deze zijn in een aparte nota van commentaar verwerkt. Alle insprekers is hiervan een exemplaar toegestuurd.

7.2.2 Vooroverleg

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het concept-ontwerpbestemmingsplan toegezonden aan de volgende belanghebbende instanties:

1. Provincie Noord-Brabant, directie ROH;
2. Inspecteur voor de Ruimtelijke ordening Zuid;
3. Rijkswaterstaat, directie Noord-Brabant;
4. Rijksdienst voor archeologie, cultuurlandschap en monumenten;
5. Ministerie Economische zaken;
6. Kamer van Koophandel;
7. KPN
8. Waterschap Brabantse Delta;
9. Enexis;
10. Prorail;
11. N.V. Nederlandse Gasunie;
12. Ziggo;
13. Brabant Water;
14. Brandweer Midden- en West-Brabant;
15. Rijksgebouwendienst;
16. NV Nederlandse Spoorwegen productontwikkeling;
17. NS Poort Ontwikkeling.

Een schriftelijke reactie waarin wordt opgemerkt dat het plan geen aanleiding geeft tot het maken van opmerkingen is ontvangen van de instantie genoemd onder 1 en 2. Van de instanties genoemd onder 8, 10 en 17 is een inhoudelijke reactie ingekomen. Hierna zullen deze verder worden behandeld. De overige instanties hebben niet gereageerd.

Onderstaand zijn de ingekomen reacties op het plan samengevat en van commentaar voorzien. De uitkomsten van het vooroverleg zijn, daar waar dat is aangegeven, verwerkt in het bestemmingsplan.

Waterschap Brabantse Delta

Inhoud reactie.

Het verhard oppervlak binnen de plangebieden Stationslaan en OVTC neemt aanzienlijk toe. In verband hiermee dient rekening te worden gehouden met een retentieopgave van ongeveer 10740 m³. Er bestaat een voorkeursvolgorde te worden doorlopen waarbij beargumenteerd welk maatregel het meest gtoepasselijk is. Eersty komt infiltreren, dan aanleg van retentie binnen het plangebied, vervolgens aanleg retentie buiten het plangebied mits effectief. Verder is binnen de bestemmingen Gemengd en Verkeer geen water mogelijk waardoor de mogelijkheden om retentie binnen het plangebied te realiseren worden beperkt en verzocht wordt dit dan ook aan te passen.

Commentaar.

De gemeente Breda is zich bewust van de retentieopgave die ligt bij de ontwikkeling van het stationsgebied met het OVTC als gevolg van het toegenomen verhard oppervlak en de vervanging van het gemengd rioolstelsel in een gescheiden rioolstelsel. Tot voor kort is uitgegaan van het waterhuishoudkundige plan van bureau Witteveen+Bos getiteld: "waterhuishoudingsplan Spoorzone" uit 2005. De berging kan volgens dit rapport mogelijk in de Emerput worden gerealiseerd, buiten het plangebied. Met deze optie is, onder voorwaarden, ingestemd door het waterschap.

Anno 2010 wordt de mogelijkheid onderzocht of en in welke mate retentie ook in het plangebied kan plaatsvinden. Wij zien kansen voor berging in de openbare ruimte alsmede binnen de diverse programma's (bijvoorbeeld in de vorm van groene daken). In de opgerichte Waterwerkgroep Via Breda, waaraan ook het waterschap deelneemt, worden deze mogelijkheden onderzocht en berekend. Enerzijds om het watersysteem duurzamer te maken, anderzijds om niet volledig in te zetten op de Emerput buiten het plangebied. Het is ook nog niet zeker dat de Emerput daadwerkelijk ingezet kan worden ten behoeve van waterberging. Binnen het programma Via Breda wordt momenteel een update versie gemaakt van het waterhuishoudkundige plan. Hierin zullen de beschreven opties (bergen in eigen gebied, alsmede buiten het gebied in beeld gebracht). Het waterschap wordt hierbij via de Waterwerkgroep betrokken.

Daarnaast zal in het komend najaar samen met het waterschap een waterkwaliteitstudie gestart worden met als doelstelling het beter inzichtelijk maken wat de mogelijke gevolgen zijn voor de waterkwaliteit indien de Emerput zal worden ingezet als retentiemogelijkheid.

De bestemming 'gemengd' en 'verkeer' zullen worden aangepast zodat ook water mogelijk zal zijn. Hierdoor kan retentie binnen het gebied worden gerealiseerd.

NS Poort.

Inhoud reactie.

- a. Willen in het plan graag een wijzigingsbevoegdheid opgenomen zien van de woonfunctie van woonblok C naar een hotel- en/of kantoorfunctie in verband met de verkoopbaarheid van dit blok. Hebben inmiddels ook al interesse hiervoor.
- b. Willen graag een mogelijkheid hebben om de units voor detailhandel samen te voegen tot een unit van 1400 m². Dit in verband met de verhuurbaarheid hiervan een en ander in het kader van het wegvallen van de uitwisselbaarheid van functies zoals die in het bestemmingsplan Stationskwartier was opgenomen.

Commentaar.

- c. Omzetten naar een hotelfunctie zal niet tot de mogelijkheden behoren. Het ligt in de bedoeling om in de zone westelijk van het OVTC de bouw van een hotel mogelijk te maken. Hiertoe wordt momenteel een onderzoek verricht.
- d. Afgesproken is dat binnen het OVTC alleen stationsgerelateerde detailhandel gevestigd mag worden. Binnen het bestemmingsplan is hiervoor een regeling opgenomen. Dit betekent dat deze detailhandel een relatie moet hebben met het reizigerspubliek dat zich op het station bevindt. Het toestaan van grotere units kan leiden tot vestiging van niet-stationsgelieerde detailhandel i.c. een supermarkt. Dit is niet alleen in strijd met het gemeentelijk detailhandelsbeleid maar zal bovendien leiden tot een aanmerkelijke parkeerbehoefte waarmee binnen de plannen geen rekening is gehouden. Het plan zal hierop dan ook niet worden aangepast.

Prorail.

Inhoud reactie.

- e. Hebben bezwaren tegen een aantal in het plan opgenomen regels.
 1. De genoemde vrije doorgang is alleen voor voetgangers en niet voor ander langzaam verkeer (3.1. sub h).

2. Hebben problemen met de in 3.2.3 opgenomen nadere eisen ten aanzien van brandveiligheidseisen en deze kunnen grote gevolgen hebben voor het ontwerp omdat deze nu voor het gehele gebouw gaan gelden en stellen voor deze regels niet in het plan op te nemen.
3. In 6.2 ontbreekt de mogelijkheid om bestemmingen met een dove gevel uit te voeren terwijl dit wel duidelijk naar voren is gekomen uit de akoestische onderzoeken terwijl ook onduidelijk is wat deze ontheffing inhoudt;

- f. Ook ten aanzien van de plankaart hebben zij enige opmerkingen.
1. Gaan er van uit dat de begrenzing van het plangebied overeenkomt met de plattegrond van het bouwplan.
 2. Maatvoeringgrens ontbreekt of is althans niet zichtbaar.
 3. Begrenzing functieaanduidingen sgd-1 en k is onjuist.
 4. Het vlak met de aanduiding sgd-2 aan de westzijde van het plangebied is onbekend en ontwerptechnisch niet mogelijk.
- g. Ten aanzien van de toelichting hebben zij de volgende opmerkingen:
1. Op pagina 31 en 34 staat dat de vrije doorgang een interwijkverbinding betreft. Dit is niet juist.
 2. In paragraaf 3.6 staat een onduidelijke formulering.
 3. Op pagina 38 t/m 42 staat informatie over Bodem. De lijst met onderzoeken is niet terug te vinden. Hebben zelf ook bodemonderzoek uitgevoerd en vragen zich af of dit is meegenomen. Er blijkt onder het station een ernstige vervuiling te zitten. Indien dit wenselijk is kan er tussentijds rapport opgesteld worden waarmee in het bestemmingsplan rekening kan worden gehouden. Verder valt op dat raamsaneringsplan en de beschikking daarop niet zijn vermeld.
 4. Op pagina 42 is het een en ander vermeld over een verkennend onderzoek. Prorail acht verder milieukundig onderzoek niet noodzakelijk.
 5. Op pagina 50 staat dat het groepsrisico bij berekening onder Basisnet een grotere overschrijding zal opleveren bij gebruikmaking van dezelfde uitgangspunten.
 6. Pagina 51. Maatregelen t.a.v. vervoer gevaarlijke stoffen wordt vanuit Basisnet geregeld. In bestemmingsplan hoeft dus niet op verder invulling te worden vooruitgelopen.
 7. Pagina 51. Vragen zich af waar de zin 'Met dit alles is de verwachting dat voor het einde van de planperiode de waarde van het GR tot ruim onder de oriëntatiewaarde zal zijn gedaald, realistisch te noemen.' op is gebaseerd.
 8. Pagina 58. Onderzoek van Movares is onlangs geactualiseerd (25 mei 2010).
 9. Pagina 60/61. Melding wordt gemaakt van woningen die van een dove gevel worden voorzien. Voor de woningen wordt geen hogere waarde vastgesteld.

Commentaar.

- h. 1. Dat is juist. Dit zal echter worden geregeld via de inrichting van de betreffende verbinding. Met de huidige regeling in het bestemmingsplan blijf je wel altijd de mogelijkheid houden de verbinding ook voor fietsers open te stellen.
2. Het systeem van nadere eisen in het kader van externe veiligheid is nogmaals kritisch bekeken. Geconstateerd is dat er wel regels gesteld moeten kunnen worden aan de bebouwing in het kader van de externe veiligheid maar dat dit niet via een nadere eisenregeling moet zoals dat in het concept is opgenomen. Een en ander is in het ontwerp gewijzigd in die zin dat op de verbeelding een veiligheidszone vervoer gevaarlijke stoffen is opgenomen (30 meter uit de spoorrails) waarbinnen niet gebouwd mag worden. Vervolgens kan hiervan ontheffing worden verleend aan welke ontheffing weer voorwaarden kunnen worden verbonden ten aanzien van het gebouw.
3. De bouwregels laten de toepassing van een dove gevel toe. Dit hoeft niet expliciet in de regels te worden opgenomen. De toepassing van extra maatregelen aan woningen waarvoor een ontheffing hogere waarden is verleend vloeit rechtstreeks voort uit de Wet geluidhinder.
- i. 1. Dat is wel het uitgangspunt geweest en het bouwplan is ook de onderlegger geweest voor de begrenzing van het plangebied zoals dat op de verbeelding is opgenomen.
2. Het is een gedigitaliseerd bestemmingsplan waarbij het soms moeilijk is om bepaalde aanduiding op de analoge versie zichtbaar te krijgen. De maatvoeringgrens staat in ieder geval wel op de verbeelding.
3. Zien niet in wat hier onjuist aan is. Is overgenomen van het bouwplan voor het OVTC.
4. Deze verbinding zal inderdaad lager komen te liggen maar hiermee wordt wel een mogelijkheid geboden om bij calamiteiten vanaf de noordoostzijde het spoor te benaderen.

- j.
1. Voor voetgangers vanuit Belcrum zal deze verbinding zeker als zodanig worden gezien en ook worden gebruikt.
 2. Deze formulering komt voort uit een nader ingesteld onderzoek in het kader van de daglichttoetreding bij bestaande woningen aan de zuidzijde van het plangebied van het OVTC en geeft een korte samenvatting van hetgeen uit het genoemde rapport blijkt. Geconcludeerd wordt dat formeel gezien de woningen voldoen aan het Bouwbesluit 2003 en er verder geen maatregelen noodzakelijk zijn.
 3. Dat klopt. Er wordt ook niet naar een lijst met onderzoeken verwezen. In deze pagina's zijn de conclusies tot nu toe uitgevoerde onderzoeken aangegeven. Het wordt verder niet noodzakelijk geacht hier een lijst met uitgevoerde onderzoeken aan toe te voegen.
 4. Indien vanuit een verkennend onderzoek naar voren komt dat nader milieuonderzoek nodig is zal dit uitgevoerd moeten worden. In bedoelde tekst is dit echter nog niet verplicht voorgeschreven.
 5. Dat is ook juist maar er wordt niet gerekend volgens Basisnet. Vooral nog wordt in dit kader uitgegaan van de afspraken die zijn gemaakt met de Minister van V&W en zoals dat ook in de toelichting verder is aangegeven.
 6. Zie commentaar onder a2.
 7. Voordat op bedoelde pagina tot die conclusie wordt gekomen worden er een aantal zaken benoemd die tot deze daling zouden moeten leiden. Hiermee is dan ook verantwoording van de conclusie opgenomen.
 8. In toelichting is een en ander aangepast (Movares d.d. 25 mei kenmerk B&O-TV B 10000881695035R1 versie 2.4).
 9. Uiteraard geldt het nemen van extra maatregelen aan de gevel (zoals bijvoorbeeld een dove gevel) alleen voor die woningen waarvoor ontheffing hogere waarden wordt verleend. Een en ander vloeit rechtstreeks voort uit de Wet geluidhinder.